За рулем





Готовятся
к серийному
производству:
ЗИЛ—133Г1
КамАЗ—55102
«Москвич—2140»
ЗАЗ—969М





3 1975

Навстречу
30-летию Победы



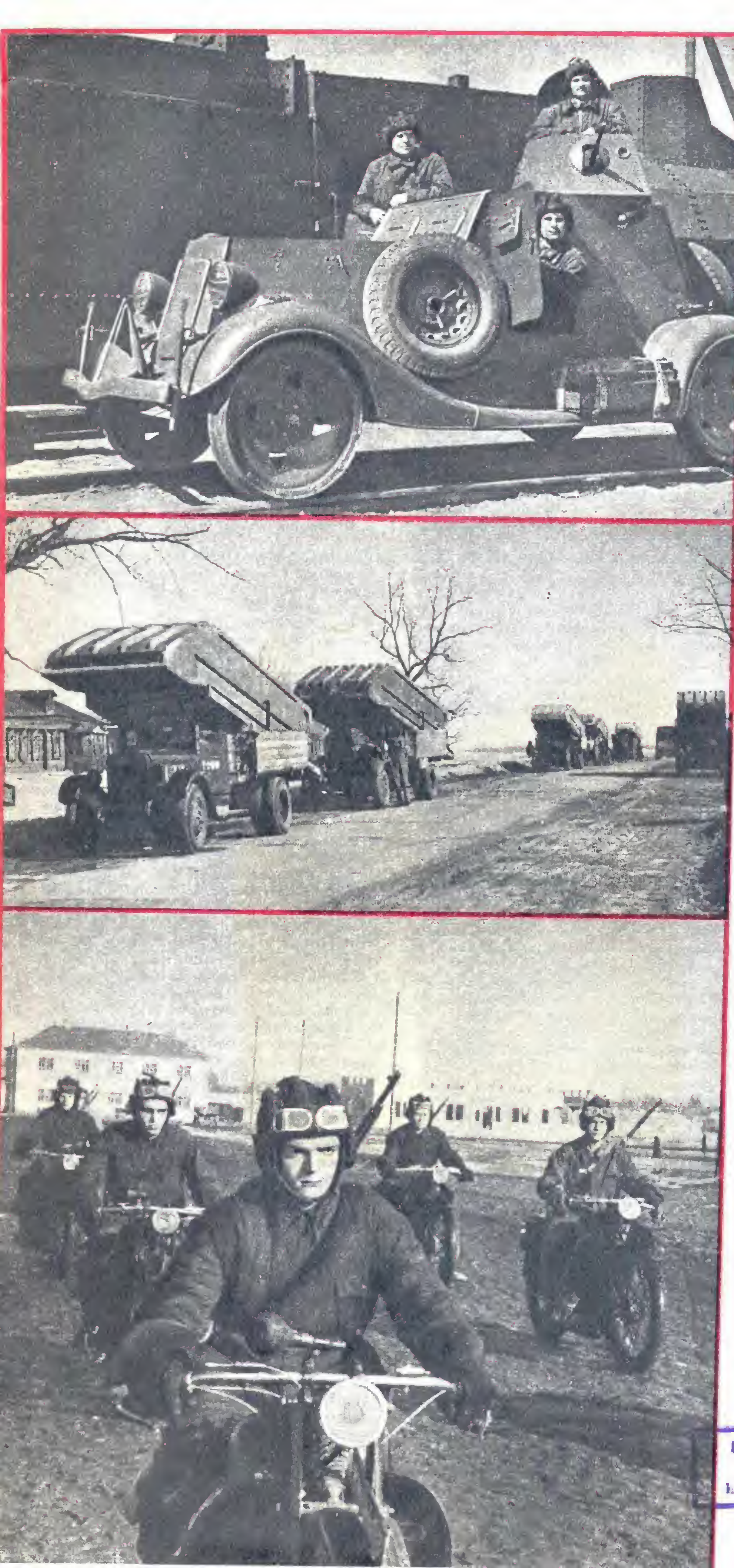


ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ

СТРАНИЦЫ
ФОТОЛЕТОПИСИ



1942



За нашу Советскую Родину!

За рулем

3 ● Март ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

Это был год коренного перелома в Великой Отечественной войне. Начало его ознаменовалось наступлением советских войск, в ходе которого были полностью очищены от гитлеровских оккупантов Московская, Тульская и Рязанская области, многие районы Калининской, Ленинградской, Смоленской, Орловской, Харьковской, Донецкой областей. В середине ноября началось контрнаступление наших войск под Сталинградом. Великая битва на Волге закончилась окружением, разгромом и пленением отборной вражеской группировки.

На долю автомобильного транспорта в 1942 году выпали нелегкие задачи. Во время контрнаступления под Сталинградом автомобили доставляли грузы войскам на расстояние до 500 километров и более, среднесуточный пробег доходил до 600 километров. И все эти километры — под непрерывными бомбежками, артобстрелами, часто по бездорожью. Только для подвоза боеприпасов на Донском фронте в конце года использовалось 2500 автомобилей. К началу апреля 4000 автомобилей непрерывно перевозили грузы по льду Ладожского озера.

Западный фронт. Колонна автомобилей с людьми и оружием движется к передовым позициям (фото 1). Авторемонтники в полевых условиях восстанавливают технику, которая тут же включается в дело (фото 2). Ледовая трасса «Дорога жизни» действовала на Ладоге до 22 апреля (фото 3). Небольшая остановка для уточнения маршрута — и снова в путь, в район боевых действий (фото 4). Этот броневик мог передвигаться и по рельсам и по обычным автодорогам. Представляем его экипаж: командир машины старшина Д. В. Молчанов, водитель сержант М. В. Васильев, радист-стрелок младший сержант Н. В. Шаламов (фото 5). Понтонная техника Н-ской инженерной бригады направляется к месту переправы (фото 6). Оборонное Общество готовит резервы для фронта. Осоавиахимовцы автомотоклуба города Фрунзе на занятиях (фото 7).

Фото Центрального государственного архива кинофотодокументов СССР

1975-й, ЗАВЕРШАЮЩИЙ

А. РУХАДЗЕ,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР

Советский народ вступил в завершающий год пятилетки, в самый ответственный ее этап. От успехов народного хозяйства в 1975 году зависит общий итог девятой пятилетки, выполнение сформулированной в Директивах XXIV съезда КПСС ее главной задачи, которая «состоит в том, чтобы обеспечить значительный подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда».

Творческий поиск миллионов тружеников, небывалый размах соревнования за выполнение и перевыполнение плановых заданий сделали минувший год пятилетки годом ударного труда. Итоги 1974-го дали новое подтверждение реальности выдвинутой XXIV съездом КПСС социально-экономической программы, которая успешно претворяется в жизнь.

В трудовой поступи тех, кто рапортовал о досрочном выполнении плана определяющего года пятилетки, был четко слышен шаг автомобилестроителей, которые по праву могут гордиться тем, что их отрасль теперь в числе передовых по темпам развития и техническому уровню производства.

Девятая пятилетка — самая яркая страница в истории советской автомобильной промышленности, отметившей в конце 1974 года свой полувековой юбилей. Именно в девятой пятилетке счет пошел на миллионы выпускаемых машин. Именно в девятой пятилетке развернулось строительство КамАЗа — комплекса предприятий, которому не будет равных в мировом автомобилестроении. Наконец, в девятой пятилетке в кратчайшие сроки был выведен на проектную мощность Волжский автомобильный завод, ставший сегодня образцовым по организации производства и труда, по качеству выпускаемых автомобилей, завоевавших популярность не только в нашей стране, но и за рубежом. У гиганта в городе Тольятти уже позади полуторамиллионный автомобиль марки ВАЗ. Сегодня его машины составляют у нас почти половину парка легковых автомобилей и экспортируются в 30 стран мира.

За четыре года пятилетки в стране построено еще несколько заводов автомобильного профиля на базе передовой техники и технологии производства, обеспечено техническое перевооружение предприятий.

На завершающем этапе пятилетки, в 1975 году предстоит удвоить (по сравнению с 1970-м) производство автомобилей в целом, увеличив выпуск легковых машин в 3,8 раза. Очень многое для этого сделано в минувшем году. План был выполнен в автопромышленности досрочно по всем показателям, а 40 процентов предприятий в канун 1975 года выполнили задание по росту производительности труда, определенное на всю пятилетку.

Высокие темпы объясняются все возрастающим значением автомобиля в жизни нашего общества, темпами автомобилизации, растущим благосостоянием трудящихся. Чтобы оценить эти темпы, вспомним, с чего мы начинали пятилетку. В 1970 году каждые четыре рабочих минуты давали стране 15 автомобилей. Подводя итоги работы за четыре года, министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов сказал в своем выступлении перед телезрителями, что сегодня у нас каждые 12 секунд выпускается легковой автомобиль, каждые 24 секунды — грузовик и каждые четыре минуты — автобус. Иначе говоря, теперь каждые четыре минуты дают стране не 15, а 31 автомобиль!

За этими цифрами — широко осуществляемая программа ускорения научно-технического прогресса на предприятиях, оснащение их прогрессивным оборудованием и внедрение современных технологических процессов.

Эффект от этого комплекса нововведений огромен. Один только пример. Если раньше делали 2500 шестерен за смену, то теперь их выпускают 3—3,5 тысячи в час. Передовая технология коснулась не только механообработки. Внедрены новые технологические процессы сварки, окраски, литья, штамповки. Достигнут высокий уровень механизации и автоматизации основных и вспомогательных процессов. Этими мерами обеспечено не только увеличение выпуска продукции, но и повышение ее качества. Автомобили выпуска 1974 года — это более долговечные, надежные, комфортабельные машины. Если взять один только показатель — пробег до капитального ремонта, то сегодня он выше, чем в 1970 году, у ЗИЛ—130 на 70%, у ГАЗ—53А — на 25% и у МАЗ—500 — на 12% и увеличен соответственно до 300 000, 150 000 и 180 000 километров. Что касается легковых автомобилей, то, скажем, «Волга» ГАЗ—24 на 25% долговечнее, чем ее предшественница ГАЗ—21.

Совершенствуя выпускаемые модели, хорошо зарекомендовавшие себя в эксплуатации и удостоенные государственного Знака качества, автомобилестроители продолжали создавать новые машины. В 1974 году были закончены опытно-конструкторские работы по газобаллонным грузовикам и автобусам, по автомобилю КамАЗ—5320, автопоездам МАЗ грузоподъемностью 28—30 и 36—40 тонн. Подготовлены для испытаний опытные образцы самосвала МАЗ—5551 (8,5 тонны), «Урала—375Д» с дизельным двигателем (210 л. с.), автопоезда грузоподъемностью 21 тонна в составе тягача МАЗ—5432 и полуприцепа МАЗ—9397.

Одновременно заводы занимались модернизацией основных типов базовых автомобилей и двигателей. В одном только минувшем году освоено производство трехосных МАЗ—514, самосвалов-углевозов БелАЗ—7510 (27 тонн) и БелАЗ—7525 (40 тонн). Волжский завод начал выпуск четвертой своей модели — легкового автомобиля ВАЗ—21011.

Автомобилестроители успешно выполнили и перевыполнили многие важные пункты социалистических обязательств, принятых на четвертый год пятилетки, и прежде всего по росту производительности труда.

На Обращение ЦК КПСС к партии, к народу автомобилестроители ответили новым подъемом трудовой и политической активности. Завершающий год пятилетки потребует еще больше усилий, напряженного труда. Ко всем нам прямое отношение имеют слова, сказанные Л. И. Брежневым на декабрьском Пленуме ЦК КПСС: «В 1975 году перед страной стоят задачи, имеющие огромное экономическое, политическое и международное значение. Надо поднять всю партию, весь народ на их решение, воодушевить партийный актив, добиться того, чтобы борьба за выполнение и перевыполнение пятилетнего плана стала глубоко внутренней, личной потребностью каждого коммуниста, каждого труженика».

Решению этих задач в автомобильной промышленности должно быть подчинено широкое распространение одобренного Центральным Комитетом КПСС положительного опыта объединения «Автодизель» и кременчугского автозавода в повышении качества продукции, а также положительного опыта ЗИЛа, старейшего автомобильного завода страны, инициатора и организатора социалистического соревнования за ускорение внедрения в производство достижений науки и техники и увеличение на этой основе мощностей по выпуску продукции высокого качества.

В целом производство автомобилей на предприятиях нашего министерства (не считая других) предусматривается довести до 1 782 971, что по сравнению с 1974 годом даст общий прирост на 5,8%. Из чего складываются эти цифры? Выпуск грузовиков увеличится на 25 200 в результате завершения реконструкции и освоения новых производственных мощностей на действующих заводах. Прирост в группе легковых автомобилей составит 66 460, или 6,8%. Здесь ведущее производство — Волжский автомобильный завод, который в 1974 году вышел на проектную мощность 2230 машин в сутки.

Особое внимание в завершающем году пятилетки уделяется освоению выпуска новых моделей автомобилей. Помимо тех машин, о которых мы уже упомянули, конструкторы работают над семейством легковых автомобилей высшего класса ЗИЛ, над новыми моделями «жигулей», в том числе ВАЗ—2121 повышенной проходимости, а для «Волги» ГАЗ—24 готовится форкамерный двигатель. В планах конструкторов — и совершенно новые машины, отличающиеся архитектурными формами, высокими скоростями, более безопасные и комфортабельные.

Что же касается грузовых автомобилей, то здесь наиболее важным заданием является дальнейшая разработка автомобилей семейства КамАЗ.

Минский завод продолжает совершенствовать семейство МАЗов большой грузоподъемности. Интересны разработки грузовиков с дизельным двигателем — над ними трудятся в Миассе и Кутаиси. Уральцы, кроме дизельного «Урала—375Д», проектируют модели «Урал—379» и «395» (5 и 8,5 тонны). Большие работы идут в Жодино, где создаются новые гигантские машины. В ближайшее время здесь приступят к выпуску самосвалов БелАЗ—549 (75 тонн) с электрической трансмиссией и мотор-колесами. На ЗИЛе, в новом сборочном корпусе начнется производство трехосной модели «133Г1». В Елгаве, на новой территории завода РАФ будут осваиваться автобусы модели «2203».

В области капитального строительства важнейшей задачей в 1975 году является завершение работ по вводу пускового комплекса первой очереди КамАЗа.

Нет нужды говорить здесь о значении смежников в автомобилестроении. Этой теме были уже посвящены специальные статьи. Сейчас отметим, что сегодняшние смежники — поставщики комплектующих изделий — это крупные современные предприятия, оборудованные по последнему слову техники, — под стать автозаводам, потребляющим их продукцию. Сеть смежников все время расширяется. В завершающем году продолжается развитие таких предприятий, как «Автоприбор» в городе Владимире, завод осветительной арматуры в Вязниках, а также строительство ряда новых заводов.

Таким образом, как бы много ни было сделано за четыре предшествующих года пятилетки, в пятом году автомобильная промышленность будет наращивать темпы производства и одновременно совершенствоваться.

Машиностроение, частью которого является автомобильная промышленность, вновь названо в планах 1975 года отраслью, определяющей технический прогресс в народном хозяйстве. Основа для успешного завершения обширного плана в автомобилестроении — высокий уровень производства, рост производительности труда, важнейший источник которого — социалистическое соревнование на предприятиях, сотрудничество ученых и производственников.

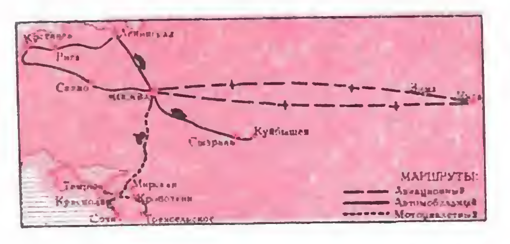
Год 1975-й означает для нас, автомобилестроителей, новый шаг вперед.



Кременчугский автомобильный завод. Сборка грузовиков на новом главном конвейере.

Фото Н. Максимова

Навстречу
30-летию Победы



По адресам героев-водителей
Экспедиция журнала «За рулем»

НА ПРЯМУЮ НАВОДКУ


Иван Федорович Русин. Фото 1974 года.

Второй день я в дороге. Давно остались позади подмосковные леса. Просторы воронежского черноземья распахнулись до горизонта, и пологие холмы плавно несут дорогу на своих спинах. Мотоцикл легко взлетает на эти холмы, стремительно скатывается с них, послушно вписывается в длинные дуги поворотов. Спрессованный воздух плотной подушкой давит на грудь и разрывается в шорохе и свисте. Ехать сегодня легко и приятно.

Дорога на редкость пустынна. Можно на протяжении нескольких километров не встретить ни одной машины. Впечатление такое, будто автолюбители напрочь забыли о существовании Каширского шоссе. Но дело, конечно, не в этом. Кроме самой дороги, автомобилисту нужны еще и АЗС, и столовые, и кемпинги, и станции техобслуживания. А этих оазисов сервиса на «каширке» пока очень мало. Потому и выбирают отпускники проторенную, обжитую, хотя и перенаселенную симферопольскую автостраду.

Впрочем, сейчас я только радуюсь пустынности дороги. Можно ехать быстро. Можно слегка расслабиться. Можно дать волю мыслям.

А они все о нем — о человеке, к которому я еду. Как мы встретимся? Каков он, Герой Советского Союза Иван Федорович Русин? Подполковник Н. Кириллов, преподаватель Рязанского высшего военного автомобильного училища, рассказывая в журнале о Русине, писал: «Не покривлю душой, если скажу: всем, кто прошел войну, хочется, чтобы и сыны наши до конца поняли мужество советского солдата в годы Великой Отечественной».

Это было адресовано людям моего поколения. Но уже подросли и примеряют солдатскую форму наши дети — им тоже нужно знать все, они тоже должны до конца понять мужество советского солдата. Потому и не меркнет высокий свет Подвига. Потому и идет наша экспедиция. Потому и мчит меня мотоцикл за две тысячи километров в город Сочи...

И вот мы сидим с Иваном Федоровичем в его квартире на пятом этаже нового, недавно построенного дома. Позже, уже ночью, вернувшись в свою комнату, я запишу первые строчки в блокнот: «Он выше среднего роста, широкоплеч, широкогруд, подтянут. Лицо очень серьезное, даже хмурое. Брови низко нависают над глубоко сидящими внимательными глазами. В движениях спокоен, нетороплив...»

Это потом... А сейчас за окнами пекло южного полдня, в городе от солнца плавится асфальт. Улицы, парки, скверы, площади — все заполнено гуляющей толпой.

Сегодня суббота. Поэтому и Вера Федоровна, жена Русина, дома и занята своими делами по хозяйству. Поэтому не слышно шума за окнами — строители, возводящие рядом еще одну точно такую же девятиэтажную башню, отдыхают. Дверь на балкон открыта. Если подойти к ней — можно увидеть вдалеке и железнодорожный вокзал, и автостанцию, и даже кусочек моря над крышами. Внизу, во дворе играют ребята — их звонкие голоса врываются в тишину комнаты, в нашу беседу. И от этого все, о чем говорит Русин, кажется невероятным, невозможным, противоестественным. Не хочется верить, что все это было так недавно. Но ведь было!

Я смотрю на сидящего рядом немолодого человека. В уголках его губ залегли жесткие складки. Волосы тронуты сединой, как озимь первым заморозком. В его теле сидят еще осколки мины — след той жестокой схватки, из которо Иван Русин и тысячи таких, как он, вышли победителями. Дорого досталась эт победа. Ничем не измерить ее цену, ка не измерить горе матерей и жен, дете и отцов, получавших «похоронки». А че измеришь воинский подвиг, ежедневны ратный труд бойца, прошедшего вс войну от первого до последнего е залпа.

Разве что безмерной усталостью... Н от нее ли остался у Ивана Федорови ча такой тихий, глуховатый голос?..

Он звучит ровно и буднично. Голо простого рабочего человека, обыденн рассказывающего о своей работе, — он ведь и на фронте, и в разгар боя о тавался прежде всего рабочим, водит лем. Ну, а то, что вместо кузова на е машине была смонтирована грозная «ка тюша», то, что, защищая от врага уст новку, ему приходилось орудовать н только рулем и педалями, но и автом том, и гранатой, — на это он смотре просто, как на само собой разуме щееся.

Спокойно и неторопливо, как он дел ет вообще все, Иван Федорович расск зывает....

Родился он на Кубани, в станице К занской — это в нескольких километр от Кропоткина. Год его рождения б последним мирным — в следующе 1914-м началась война. Но и эта вой и революция, и следующие бурные с бытия пронеслись, не затронув, — сли ком мал был тогда Иван Русин. Е жизнь текла, как и жизнь его одного ков. Школу он закончил в 1929-м и ст

работать на селе мотористом. А потом потянуло парня в город — подался он в Сочи. Сначала работал мотористом на стройке, в комиссии содействия ученым, а потом перешел в санаторий «Красная Москва». Работа его устраивала, жизнь была интересной и веселой, годы летели незаметно. В марте 1941-го призвали Русина на воинскую службу. Попал он в строительные части. Теплушка увезла молодого солдата далеко-далеко от дома, на западную границу страны — в Литву. Строил Иван укрепрайон в пятишести километрах от границы. А потому, когда поплыл над родной землей горький дым военных пожаров, хлебнул он этого дыма вдоволь. Наверное, тогда и пролегли на его лице первые борозды, посуровел взгляд. Все довелось испытать солдату: и отступление, и окружение, и прорывы, и победные рейды по вражеским тылам. Тяжкая волна военных событий швыряла его, кружила, ломала — он не сдавался, становился тверже, выносливее...

Несколько вечеров рассказывал Иван Федорович о войне. Сначала тяжело, вроде бы неохотно разрывая напластования послевоенных лет. Потом память стала более послушной, события и эпизоды приобрели четкость. Их много, этих событий. Мой толстый блокнот исписан от корки до корки. О чем же рассказать здесь?

Может, о том, как отступал его полк, шел по вражеским тылам, отбиваясь от наседавших со всех сторон фашистов...

Или о том, как первый раз 19 июля 1941 года под Полоцком был ранен солдат...

Или вот этот случай... Август 1943 года. Русин доставляет на передовую боеприпасы. Уже отошло время, когда небо принадлежало фашистам, теперь наши летчики его хозяева. Но вот поди ж — не оказалось в тот момент поблизости ни одного «ястребка», и немцы нагло обрушились на одинокую машину и бомбили ее зло, методично. Как ни водил их Русин за нос, но в конце концов поймали они его в перекрестье прицела: слишком неравны были силы. Бомба рванула совсем близко, осколки изрешетили машину, один из них перебил бензопровод. Полыхнула машина огнем, пламя вмиг охватило двигатель и кабину. Сколько секунд оставалось тогда до взрыва? Вряд ли Иван Русин знал это. Зато он по своему солдатскому опыту точно знал: без его снарядов замолкнет батарея, втопчут ее в землю «тигры», и некому будет остановить их страшное продвижение. И потому землей, песком, гимнастеркой — бог весть чем еще и как, — но затушил он огонь, починил израненную машину, доставил снаряды.

И еще было похожее — только уже не его машина пострадала, а товарища. И тогда, маневрируя между воронками, под убийственным огнем Русин взял ее на буксир и вывел из-под обстрела.

Но за какой же все-таки бой получил Русин Золотую Звезду Героя?

— Боеприпасы я доставлял недолго, вскоре меня перевели в дивизион гвардейских минометов, водителем боевой машины, — рассказывает Иван Федорович. — Полк наш входил в состав конно-механизированной группы генерал-лейтенанта Плиева. А что такое конно-механизированная группа? Это едва ли не самое подвижное по тем временам соединение. Его использовали чаще всего для ввода в прорыв и для рейдов по тылам противника, чтобы наводить панику, отвлекать силы с фронта. Рейд по тылам — это один сплошной бой, не прекращающийся ни днем ни ночью.

И я вижу Ивана Русина в таком бою. 24 июня 1944 года 1-й Белорусский фронт начал наступление. Но плохая погода мешала нашим самолетам в течение дня подняться в воздух, а это сильно тормозило продвижение. И вот 25 июня на стыке 65-й и 28-й армий в прорыв была брошена группа Плиева. На одном из участков гитлеровцы попытались остановить наших бойцов, перешли в контратаку. И тогда Русину приказали выйти на прямую наводку. Данные в упор залпы ракетной установки рассеяли фашистов. Захлебнулась атака, на поле боя остался подбитый танк и десятки трупов.

В другом месте засевшие во ржи автоматчики губительным огнем сдерживали продвижение наших сил, не давали пехоте поднять голову от земли. И снова Русин и его товарищи выводят «катюши» на открытые позиции и расчищают дорогу.

7 июля в районе Медзеневичи шли особенно упорные бои. Атаки противника следовали одна за другой. Все меньше бойцов оставалось в строю. Казалось, еще немного — и уже не будет сил сдерживать этот натиск. И в этот момент Русин получил приказ вывести установку на прямую наводку.

Но даже огненный смерч не остановил осатаневших фашистов — уж очень близкой чудилась им победа; и оставшиеся в живых кинулись к машине, пытаясь захватить ее вместе с расчетом. Тогда Русин повел «катюшу» прямо на врагов. Колесами, гранатами, автоматным огнем расчет уничтожил противника, бой был выигран.

Но, пожалуй, самый тяжелый бой выдержал Иван Русин 27 июля 1944 года. Снова была вражеская атака, снова приказ батарее гвардейских минометов выйти на прямую наводку, снова залпы, залпы. Но в этот раз гитлеровцы были так близко, как никогда. Они быстро справились с замешательством и обрушили на батарею «катюш» всю силу своего огня. Стальной шквал снес половину кабины. Был убит командир огневого взвода, четыре минометчика тяжело ранены. Русин получил контузию. Однако сумел развернуть искалеченную машину, сам навел установку, сам дал залп. И еще хватило сил вывести автомобиль из-под огня, исправить его наскоро, доставить в тыл раненых товарищей и убитого командира. Два фашистских танка, превратившихся в костры, и десятки вражеских трупов, оставшихся на поле, — таков итог этого боя.

Тридцать три дня продолжался рейд по тылам противника. Тридцать три дня не прекращались бои. Тогда-то за мужество и стойкость водитель «катюши» Иван Федорович Русин был удостоен высшей награды Родины. В эти же незабываемые дни он вступил в ряды Коммунистической партии.

Это было в сорок четвертом. Полк Русина с победными боями прошел всю Советскую Белоруссию, вышел в Польшу, в Восточную Пруссию, Восточную Померанию. Младший сержант Иван Русин в Германии услышал салют Победы. К этому времени его грудь, кроме Золотой Звезды Героя и ордена Ленина, украшали орден Красной Звезды, две медали «За отвагу», медали «За оборону Кавказа», «За взятие Кенигсберга». А в 1946 году он простился с родной частью и вернулся в свой город, в котором не был бесконечных пять лет.

И снова, как и до войны, стал работать в санатории «Красная Москва». Не потому, конечно, что не смог бы подыскать для себя другую работу. Шоферы нужны были всюду. Но такой уж он человек: основательный, крепкий, усидчивый. Он вернулся туда, откуда началась его военная дорога. И, казалось, теперь уже надолго, если не навсегда.

Но случилось иначе. Город-курорт рос. Вместе с ним рос и общественный транспорт. Водителей, тем более квалифицированных, вообще не хватало. А особенно остро это ощущалось в таксомоторном парке. Коммунист Русин прекрасно понимал, что для такого города, как Сочи, таксист — фигура особо приметная, важная. Он первым встречает гостей, по его поведению, облику судят они о всем городе и его жителях. Значит, к шоферу такси должны предъявляться особо высокие требования, с него особый спрос. А ему ли привыкать к высокому спросу. И однажды, для многих совсем неожиданно, Русин оставил привычную спокойную работу и сменил ее на нервную, хлопотную — таксистскую. Но и тут он остался верен себе.

Вскоре об Иване Федоровиче Русине заговорили как о лучшем водителе. Его ставили в пример. Его фотография не сходила с доски почета. На него равнялись молодые. И никто не удивился, когда к боевым наградам героя прибавилась еще одна: за успехи в выполнении планов восьмой пятилетки был он награжден орденом Трудового Красного Знамени. И эта новая, трудовая слава сопутствовала ему уже до самого того дня, когда перешагнул он 60-летний рубеж и как-то до обидного быстро подошла пенсионная пора.

В те дни, когда мы встретились, Русин только начинал привыкать и никак не мог привыкнуть к своему пенсионному положению.

— Просто не верится, что уже шестьдесят, — смущенно улыбается Иван Федорович. — Будто и не жили еще, а только готовились жить. Да все что-то мешало. То война, то послевоенные трудности... Сейчас и работать хочется, и жить... Вряд ли долго на пенсии усижу. Здоровье ничего, комиссию пройду.

И, слушая этого человека, я вдруг ловлю себя на мысли, что ведь тихий и ровный голос его, пожалуй, вовсе не свидетельство усталости. Так говорить может лишь тот, кто чувствует свою силу, кто прочно врос в землю корнями, кто отстоял эту землю и право трудиться на ней. Отстоял не только для себя, но и для всех.

...Летят навстречу автомобили. Приморское шоссе похоже на ленту. Причудливые петли коснулись самой кромки воды. Море по-доброму улыбается мне. Но часы и дни, отведенные на поездку к Ивану Федоровичу Русину, уже истекли. В Джубге я поворачиваю своего ИЖа направо, и дорога уводит в кубанские степи, к новым городам и станицам, где ждут новые встречи.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Сочи

XXVII сессия Генеральной Ассамблеи ООН объявила 1975 год Международным годом женщины. В день 8 марта редакция журнала поздравляет с праздником всех своих читательниц — женщин водителей-профессионалов, работниц автомобильной промышленности, автолюбителей, женщин-спортсменок.

Простая судьба

Паровоз в последний раз выпустил огромный клуб пара, и состав замер у перрона. На платформу спрыгнула худенькая девочка, маленькая даже для своих четырнадцати лет. Вокруг нее шумели, кричали встречающие и приехавшие, ее закружила толпа, и она смотрела на все удивленными голубыми глазами. Вот она, Москва! Неужели осталась позади деревня, где родилась, где постигла ранняя беда — смерть матери. И что делать дальше? В Москве — ни родных, ни знакомых. Не владеет она ни одним «городским» делом, да и в грамоте не сильна.

Это было в 1926 году. Сначала Аня Трутнева устроилась домработницей. Через несколько лет пошла в подсобные рабочие, а потом стала сверловщицей на мебельной фабрике. Годы летели быстро. Она закончила вечернюю школу, вступила в комсомол и вполне освоилась в шумной столичной жизни. Только никак не могла привыкнуть к автомобилям, упрямо продолжала бояться их, как истинный деревенский житель. И вдруг произошло событие, изменившее ее судьбу.

— Это было в тридцать девятом, — вспоминает Анна Яковлевна. — Вызвал меня секретарь комсомольской организации и говорит: «Так, мол, и так, Трутнева, положение сейчас сама знаешь какое — много водителей ушло в армию, комсомол и Осоавиахим решили подготовить им смену. Пойдешь на курсы?» Помню, даже руками замахала — я же автомобилей боюсь больше всего на свете! И вдруг стать шофером? Ни за что!

А через несколько дней все-таки пришла в школу на Хуторской улице. В нашей группе были одни девушки, все, как и я, комсомольского призыва. Учили нас по ускоренной программе, и уже через два месяца мы сдавали экзамены. Когда вернулась на фабрику, вручили мне старенький «газик» — полуторку, и стала я шофером. Как оказалось, на всю жизнь. Поначалу какой из меня водитель был? За два месяца научили нас только на педали нажимать да баранку крутить. А все тонкости профессии уже сами постигали. Первое время, бывало, как выеду в город — так обязательно правила нарушу. А уж о том, чтобы знать машину «от А до Я», и речи не было. О такой технике и таких дорогах, как сейчас, мы только мечтать могли. Для нас, например, поездка в Рязань или Каширу уже была «дальней командировкой»

Вскоре автомобиль Трутневой приписали к системе московской противовоздушной обороны. Аня по-прежнему работала на фабрике, но несколько раз ее вызывали на специальные занятия. И хотя в мире становилось все тревожнее, ученья эти казались игрой. Серьезной, нужной, но все-таки игрой. А потом наступил июнь сорок первого.

...Медленно шла Аня по Москве. В который раз повторяла она про себя слово «война» и все еще не верила, не могла поверить. Вдруг совсем рядом в репродукторе раздался голос Левитана. Он читал сообщение ТАСС. Аня остановилась, глядя туда, откуда доносился этот голос. Замерли рядом москвичи, ловя каждое слово. В эту минуту стоявший неподалеку фотокорреспондент нажал на спуск своей «лейки».

— Прибежала ко мне подруга, — рассказывает Трутнева, — и прямо с порога: «Аня, твоя фотография у «Колизея» висит». Поехала я туда, и правда, в фотовитрине ТАСС тот самый снимок с улицы 25-го Октября и подпись «Москва, 22 июня 1941 года».

Потом он обошел газеты и журналы, его напечатали в книгах. Напряженное лицо Ани Трутневой, ее хрупкая фигура с руками, по-детски спрятанными в карманах курточки, стали известны всему миру. Как символ того тревожного, страшного дня.

Аня надела военную форму. Она — в отдельном батальоне Коминтерновского района. Днем возила в Москву боеприпасы со складов, продовольствие, топливо, разные другие грузы. А ночью пересаживалась на санитарную машину и возила раненых в госпитали. Сколько раз приходилось ей ехать по ночным улицам вслепую, под вой сирены, под бомбежкой, разбирать дымящиеся развалины домов, спасая людей. Спала иногда прямо в кабине, ожидая очередного приказа.

— Все мы тогда так работали, — говорит Анна Яковлевна, — хотели сделать для победы все, что в наших силах. Даже больше. Ну, уставали, конечно. Помнится, однажды еду ночью, фары выключены, на улицах никого. Вроде бы все нормально, но что-то неуютно себя чувствую. Вылезла из кабины, смотрю — тротуар не с правой, а с левой стороны. Оказывается, против движения ехала, от усталости все перепутала.

В сорок третьем году коммунисты отдельного батальона приняли Трутневу в свои ряды. В эти дни Аня начала возить стекло из Гусь-Хрустального: Москва восстанавливала разрушенное в первые годы войны. А Советская Армия гнала врага все дальше и дальше от нашей земли, и все ближе была победа...

— И вот однажды меня с несколькими девушками-водителями вызвали в райком. Было обычное совещание активистов, только затянулось несколько дольше. А перед уходом секретарь райкома вдруг тихо так сказал: «Завтра утром слушайте радио. Конец войне». Всю ночь мы не сомкнули глаз, ждали, пока оживет репродуктор. А когда сообщили о капитуляции Германии... Что тут началось! Смеялись, плакали, целовались... И знаете, что интересно. Мой «газик» всю войну служил верой и правдой, при любых нагрузках не подводил. А как только кончилась война, села я в кабину — а он не заводится, будто почувствовал. Так его и списали.

Больше Анне Трутневой не пришлось водить грузовые автомобили. После войны она перешла на легковые. «Эмки», «победы», «москвичи», «волги» — все машины послевоенных лет прошли через ее руки. С 1960 года судьба ее связана с 6-й автобазой Мосавтолегтранса. Опыт и профессиональное мастерство, принципиальность и веселый общительный характер быстро завоевали ей авторитет среди товарищей. На автобазе была она в самой гуще общественной жизни. Дважды выдвигали они Анну Яковлевну в заседатели народного суда Калининского района. В 1971 году Советское правительство наградило Трутневу орденом «Знак Почета». Одной из первых взяла она на себя обучение молодых водителей...

В конце шестидесятых годов муж Трутневой, тоже шофер, принес домой книгу «Битва за Москву». Листая ее, Анна Яковлевна вдруг увидела на одной из страниц давний снимок 41-го года. Молча смотрела она на него, вспомнив и этот день и все военные годы. А потом улыбнулась и сказала мужу: «Посмотри, какая я была...»

Сейчас Анна Яковлевна Трутнева на пенсии. Почти вся жизнь этой женщины была отдана автомобилю. Не жалеет ли она об этом?

— Что вы! Хотя водителем я стала в общем-то случайно, но, доведись снова начинать, — никакой другой работы не захотела бы. Иногда и сейчас так к машине тянет! Я в такие дни иду к себе на автобазу. Меня там помнят и встречают хорошо... А так, в жизни моей ничего особенного и не было. Самая простая жизнь...

Я смотрел в эту минуту на фотографию в книге и думал о том, как тысячи таких вот женщин вынесли на своих худеньких плечах нечеловеческой тяжести груз войны. И как много непростого было в их простых судьбах.

Москва. 22 июня 1941 года.

А. Я. Трутнева. Фото военных лет и 1974 года.

Фото ТАСС и Р. Федорова

В. СТАРЧЕВСКИЙ
сотрудник многотиражной газеты Главмосавтотранса «За доблестный труд»

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

«БУРАН» НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Более года дрейфует во льдах Арктики научно-исследовательская станция «Северный полюс-22», на которой ученые Ленинградского ордена Ленина арктического и антарктического института проводят широкий комплекс научных наблюдений. В ее работе используется новейшая техника, в том числе и транспортная. На станции (впервые за всю историю советских СП) эксплуатируется первый отечественный снегоход «Буран», выпускаемый рыбинским моторостроительным заводом.



Снегоход был доставлен туда самолетом весной 1974 года. При морозе ниже 30 градусов пуск любого двигателя представляет трудности. Нуждаются в предварительном подогреве тракторы, автомобили, самолеты. «Бурану» же он не нужен — в самую лютую стужу его мотор пускается в считанные минуты.

Новый вид транспорта сразу же завоевал признание и симпатии полярников. За полгода работы снегоход прошел около двух тысяч километров. Мы убедились, что машина обладает отличными ходовыми качествами и очень проста в управлении.

На нашей СП-22 «Буран» обеспечивает работу группы исследователей на выносных точках, удаленных от основного лагеря на несколько километров. Безотказно возит всю группу (пять человек) с нелегким снаряжением.

Множество препятствий приходится преодолевать снегоходу в пути: то сыпучий снег, то коварные трещины, неожиданно возникающие там, где еще вчера был совершенно ровный и прочный лед, то высокие гряды торосов. Коротким полярным летом ко всему этому добавляется талая вода, отдельные ручьи которой, сливаясь, образуют настоящие реки и озера на поверхности льда. При их форсировании пассажирам иногда приходилось помогать «Бурану», но такое случалось не часто.

Однажды автор этих строк вместе с двумя сотрудниками отправились на «Буране» на отдаленную точку. Пришлось объезжать множество глубоких озер с талой водой, едва покрывающихся молодым льдом. В конце концов нам порядком надоел этот слалом, и самую большую снежницу мы решили проскочить с разгона. Попробовали прочность льда и посчитали, что выдержит. Далее случилось то, что и должно было случиться...

Вытащили снегоход из воды трактором. После просушки и продувки «Буран», к радости и удивлению всех, ожил. Тут мы почувствовали, как к нему привыкли.

Хочется пожелать создателям «Бурана» успехов в дальнейшем пополнении семьи советских снегоходов.

Г. КАДАЧИГОВ,
сотрудник Арктического и Антарктического НИИ

Дрейфующая станция «Северный полюс-22»

БУДНИ КамАЗа

По-ударному работают передовые коллективы строителей, добиваясь на основе социалистического соревнования новых трудовых успехов. Уже в канун 57-й годовщины Великого Октября управление строительства «Автозаводстрой» рапортовало о досрочном выполнении годового плана на ряде важнейших пусковых объектов. В частности, на ТЭЦ Камского автозавода начал действовать третий энергоблок. Успешно трудятся камазовцы и в цехах действующего производства.

КамАЗ остается одной из главных строек пятилетки и в завершающем, 1975 году. Одновременно с возведением комплекса будут продолжены опытно-конструкторские работы по моделям марки «КамАЗ», и прежде всего по седельному тягачу КамАЗ—54101 и автомобилю КамАЗ—4310. Продолжаются и всесторонние испытания новых КамАЗов.



ИСПЫТЫВАЕТСЯ «ЧИСТЫЙ» ДВИГАТЕЛЬ

Решая задачи по снижению токсичности отработавших газов, специалисты в области автомобильных двигателей стремятся добиться более полного сгорания топлива. Одно из направлений их работы — создание двигателей с форкамерно-факельным зажиганием и принудительным впрыском топлива с электронным управлением.

Осенью минувшего года на Памире проходили испытания автомобиля с форкамерным двигателем. Такой двигатель создан на автозаводе имени И. А. Лихачева. В нем значительно повышена начальная температура горения смеси.

Тем же целям — решению проблемы токсичности — служит клапан ограничителя разрежения — новинка московского карбюраторного завода. Клапан обеспечивает снижение расхода топлива и масла.

СОЗДАН ВНИИКТЭП

В Москве при Госплане СССР образован институт, на который возложено изучение и прогнозирование путей развития топливно-энергетических отраслей народного хозяйства, формирование и оптимизация топливно-экономических балансов и экономических районов.

Всесоюзный научно-исследовательский институт комплексных топливно-энергетических проблем (ВНИИКТЭП) — так называется новое учреждение — будет заниматься разработкой современных, прогрессивных методов использования всех видов топлива, в том числе нефтепродуктов и природного газа, активным потребителем которых является автомобильный транспорт. Институт призван также выявлять новые энергетические ресурсы на территории нашей страны.

СТАРТ ЗА ОКЕАНОМ

По приглашению Федерации мотоспорта Кубы советская команда мотокроссменов впервые посетила остров Свободы и приняла участие в товарищеских соревнованиях. Покинув заснеженную Москву, наши гонщики Ю. Семко, Н. Оноприенко, В. Попенко, Е. Рыбальченко и автор этих строк через 19 часов полета прибыли в Гавану. На острове тоже была зима — ртутный столбик показывал... плюс 25 градусов, температура воды в океане — примерно такая же. Через несколько дней мы не отказали себе в удовольствии искупаться, позагорать и видели, как поеживались, глядя на нас, окружающие.

Мотокросс — молодой вид спорта на Кубе. Здесь гораздо большую историю и популярность имеют шоссейно-кольцевые гонки. Кубинские мотоциклисты уже не раз принимали участие в самых крупных международных соревнованиях по «кольцу». В кроссах же, помимо хозяев и советских гонщиков, стартовали спортсмены Чехословакии, Венесуэлы и Мексики. Трасса была проложена в предместье Гаваны, в лесопарке, носящем имя Владимира Ильича Ленина. Две трети круга проходили по склонам дамбы, остальная часть — по равнинной местности, на которой устроены искусственные препятствия. Организация соревнований была на самом высоком уровне. Их наблюдало свыше 15 тысяч зрителей.

В дни пребывания на острове Свободы мы ощущали постоянную заботу со стороны Федерации мотоспорта Кубы и всех, с кем были связаны во время поездки. Нам организовали экскурсию по Гаване, мы посетили институт физкультуры, выставки. Наш визит еще больше укрепил дружеские связи между спортсменами Советского Союза и Кубы.

Ю. СУХОВ,
мастер спорта, главный тренер ЦК ДОСААФ СССР по мотокроссу

«ЗА РУЛЕМ», КАК ЗА РУЛЕМ

Водитель нарушил правила движения, и машина на полной скорости врезалась в мостовой переход...

Нет, нет, не волнуйтесь, ничего страшного не произошло — настольная электромеханическая игрушка «За рулем» лишь имитирует обстановку, в которую может попасть шофер. Игрушка помогает развить у ребенка реакцию и наблюдательность, познакомиться с некоторыми правилами дорожного движения, с основными приемами управления современным автомобилем.

Передняя ее панель воспроизводит часть кабины автомобиля. На ней расположены руль, ключ зажигания, переключатель передач (три передачи) и приборная доска. В верхней части игрушки установлен вращающийся диск-полигон с изображением дорожной обстановки. Во время игры по полигону движется управляемая посредством руля небольшая модель легкового автомобиля



При неверном управлении автомобиль наезжает на барьеры или мостовые переходы и сходит с трассы.

Игрушка «За рулем», увлекательная и полезная для ребят, несомненно, заинтересует как родителей, так и работников детских учреждений.

Цена игрушки (с элементами питания) — 10 рублей.

Вниманию торгующих организаций: заказы направлять на томскую оптовую базу Росхозторга.

ТЕЛЕПРЕССТОРГРЕКЛАМА

Навстречу 30-летию Победы

Маршруты огненных лет

Тридцать лет отделяют нас от того памятного дня, когда воины Советской Армии водрузили над поверженным рейхстагом Красное Знамя Победы. Время не изгладило и не изгладит в памяти величие подвига советского народа и его Вооруженных Сил. Летопись Отечественной войны навечно запечатлела мужество и героизм наших воинов в битвах под Ленинградом и в Бресте, у Одессы и под Москвой, в Севастополе и Сталинграде, в Керчи и Новороссийске, во всех сражениях за свободу и независимость Родины.

Свершения народа в годы войны — не простая история, это конкретное достояние новых поколений. Оно не стареет, не утрачивает своего неоценимого значения, способно затронуть самые сокровенные струны человеческой души, вдохновить на подвиги в мирном труде и, если потребуется, в бою. Вот почему в юбилейном году особое значение придается повсеместно широкой организации туризма и экскурсий, как активного средства познания истории Родины, ее героических страниц. Помочь путешественникам больше увидеть, узнать — важная задача всех туристско-экскурсионных организаций профсоюзов.

Готовясь к юбилею Победы, они провели серьезную работу. В этом году путешествия, походы, экскурсии получат особый размах. Будут действовать 6360 туристских маршрутов, из них 336 всесоюзных. Ожидается, что ныне по этим маршрутам совершат увлекательные походы более 26 миллионов человек, а 127 миллионов — примут участие в экскурсиях. Улучшится материальная база туризма. Только в нынешнем году вступят в строй 45 новых баз и гостиниц, а общее число туристских объектов возрастет до 965. Они смогут одновременно принять 312 тысяч человек.

Свыше 100 всесоюзных туристских маршрутов связаны с военно-патриотической тематикой. Они пройдут по местам боевой славы советского народа, городам-героям, партизанским тропам. География таких маршрутов достаточно широка: они охватывают районы Украины и Прибалтики, Белоруссии и Северного Кавказа, Ленинграда, Подмосковья и многие другие.

Вот некоторые из них.

«По местам боевой славы». Путешествие начинается в Москве. За восемь дней пребывания в столице туристы ознакомятся с реликвиями музея Вооруженных Сил СССР, совершат экскурсии, знакомящие с подвигами защитников города во время Великой Отечественной войны, побывают в Петрищево, где установлен памятник Зое Космодемьянской, в Дубосеково — на месте подвига двадцати восьми героев-панфиловцев. В Минске туристы посетят музей Великой Отечественной войны, большое впечатление оставят у них экскурсии в Хатынь, на Курган Славы, встречи с ветеранами партизанского движения Белоруссии.

«Огненная дуга». В программу путешествия входит посещение боевых рубежей Курской битвы — величайшего сражения минувшей войны, памятников воинской славы, знакомство с прошлым и настоящим таких городов, как Орел, Курск, Белгород, Харьков, осмотр музеев. Сюда, как и прежде, приедут туристы со всех концов страны, а вместе с ними и ветераны былых сражений.

«По партизанским местам Крыма». Во время походов и экскурсий туристы познакомятся с местами стоянок и боев крымских партизан.

Несколько маршрутов, организованных Ворошиловградским советом по туризму и экскурсиям, пройдут через Краснодон. С ним связана героическая деятельность подпольной комсомольской организации «Молодая гвардия». Туристы ознакомятся с городом, мемориальным музеем, посетят места героических действий «Молодой гвардии», совершат экскурсию в Ровеньки, где похоронены герои-молодогвардейцы Олег Кошевой и Любовь Шевцова.

Десятки тысяч туристских групп из всех союзных республик, краев и областей посетят города-герои. Сюда их доставят специальные поезда и автобусы, теплоходы и самолеты. Во время летних каникул большое внимание будет уделено организации походов, путешествий и экскурсий школьников, учащихся техникумов и профтехучилищ, студентов. Трудно переоценить их значение для воспитания молодежи.

Все большее место среди разных видов туризма занимают автомобильные и мотоциклетные путешествия. Дело вполне закономерное. Каждый год трудящиеся покупают сотни тысяч машин. Все большее внимание уделяют им и туристско-экскурсионные организации.

Многие авто- и мототуристы, естественно, смогут совершить самодеятельные путешествия и по трассам некоторых всесоюзных маршрутов, названных нами, учитывая, разумеется, и время, которым они располагают, и проходимость дорог на этих маршрутах. Сотни новых маршрутов по местам боевой славы советского народа подготовили клубы и секции автомототуристов, которые созданы и работают при многих республиканских, краевых и областных советах по туризму и экскурсиям. В клубах и секциях участники путешествий могут получить необходимую консультацию о выборе интересного по содержанию маршрута, правилах походов, о состоянии дорог, местах отдыха, экипировке. После выбора и тщательной разработки маршрута каждой туристской группе следует утвердить его в клубе или секции автомототуристов и получить специальную маршрутную книжку, которая, как известно, дает группе право на первоочередное пользование местами в кемпингах и автотурбазах, туристским инвентарем в пунктах проката.

В летний период обслуживать автомотопутешественников будут 125 туристских баз, гостиниц и кемпингов, в которых для этих целей предусмотрено 18,5 тысячи мест. Кроме того, на многих туристских базах специально выделены участки территории для стоянок автомобилей и установки собственных палаток, что позволит дополнительно обслужить до 4,5 тысячи человек одновременно.

Значительно расширятся возможности для обслуживания автомототуристов, наметивших маршруты по городам-героям, местам великих сражений Советской Армии в годы Отечественной войны. В Ленинградской области, например, буду

Соревнуются автошколы ДОСААФ

КОНКРЕТНО, ПРЕДМЕТНО

Случай с курсантом Анатолием Батановым и сейчас еще помнят в фастовской автошколе ДОСААФ, хотя времени прошло уже немало. А дело было так. Парень день ото дня учился все хуже и хуже, кое-кто уже был настроен отчислить его. Когда заместитель начальника школы по учебно-производственной части П. М. Шевчук завел об этом разговор с преподавателем Н. И. Судариковым, тот решительно возразил против отчисления:

— Конечно, снижает он показатели учебной группы, но ручаюсь, выправим.

Нелегко было Сударикову дать такое заверение. Однако по многолетнему педагогическому опыту он знал: если как следует поработать с человеком, найти к нему подход, помочь — успех придет. Так он и поступил с Анатолием. Самое трудное для курсанта оказалось усвоить взаимодействие узлов автомобиля и схему электрооборудования. Преподаватель своего времени не жалел: занимался с юношей по вечерам, старался как можно популярнее объяснять материал, давал возможность не спеша подумать, изложить усвоенное. Одновременно он попросил отличников учебы комсомольцев В. Лысаченко и Н. Николенко помочь Батанову, те охотно согласились.

Почувствовав поддержку преподавателя и товарищей, Анатолий проявил настойчивость. Появилась у него первая хорошая оценка, потом другая, третья. Когда началось практическое вождение, Батанов уже считался в числе передовых. На «хорошо» и «отлично» он сдал государственные экзамены в ГАИ и теперь успешно служит в армии.

Пример с Батановым характерен для всего коллектива автошколы. Работать конкретно, предметно с каждым курсантом, использовать все возможности для того, чтобы будущие воины-водители получили глубокие технические знания и практические навыки управления автомобилем, моральную и физическую закалку, — вошло, как говорят, в кровь и плоть коллектива школы.

Вот более свежий факт. Курсант Вячеслав Чебыкин стал вдруг равнодушен к занятиям, иногда вообще не появлялся в школе. Естественно, это сразу сказалось на учебе. Когда с ним беседовали, давал слово исправиться, потом опять срывался. Тогда преподаватель П. В. Ру-денко пригласил в школу мать Чебыкина. Женщина строгая и душевная, она не только с сына спросила, но и побеседовала с другими ребятами-односельчанами, выступила на собрании курсанто



В живописном месте расположен кемпинг «Репино».

Фото В. Ширшова

принимать автотуристов репинский кемпинг, а также турбазы «Лосевская», «Поддубская» и «Толмачевская». Прибывшим в Москву предоставит свои услуги кемпинг «Бутово». Впервые в этом году моторизованных путешественников примет туристская гостиница в Брянске. Те, кто проложат маршруты по Украине, смогут воспользоваться услугами 28 туристских хозяйств, среди которых, кроме известных кемпингов, новая гостиница в Ворошиловграде, туристские базы «Днестр», «Лесной берег», «Гуцульщина», «Южный Буг» и другие.

В нынешнем году туристские организации создадут новые возможности для расширения географии автомототуризма. Автолюбители смогут провести отдых на турбазах «Мир» в Алуште, «Черноморский дельфин» под Одессой, «Кубань», «Изумруд», «Чайка», «Заря» на Черноморском побережье в Краснодарском крае, «Терек» и «Зарамаг» в Северной Осетии, «Голубые озера» и «Долина нарзанов» в Кабардино-Балкарии. Войдут в эксплуатацию новые кемпинги в Гаграх и Дербенте. Впервые будет организовано обслуживание автолюбителей на туристских маршрутах по Узбекистану, Таджикистану и Казахстану.

Вместе с расширением количества мест для моторизованных путешественников улучшается организация отдыха. Кемпинги и турбазы будут в этом году принимать автотуристов и по одно-, двух-, пяти- и десятидневным путевкам, которые продаются там же, на месте. Обладателям путевок не надо будет думать о питании, они получат возможность участвовать в запланированных экскурсиях. На большинстве туристских баз и в кемпингах созданы пункты проката спальных принадлежностей, кухонной посуды, туристского снаряжения, оборудуются также кухни самообслуживания.

Сейчас в самом разгаре подготовка материальной базы туризма к летнему сезону 1975 года. Туристско-экскурсионные организации профсоюзов проявляют заботу о том, чтобы предоставить автомототуристам хорошие бытовые условия, питание, комплекс других услуг. Очень важно именно в этом году сделать путешествия содержательными, предоставить авто- и мотолюбителям возможность совершить интересные походы по местам былых сражений, экскурсии к памятникам и в музеи боевой славы, встретиться с героями Великой Отечественной войны.

В. КАЧАНОВ,
начальник Главного управления туристских учреждений и маршрутов Центрального совета по туризму и экскурсиям

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА — ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

Оборонное Общество в годы войны 1941—1945*

● 2 июля 1941 года Осоавиахим получил задание Совнаркома СССР провести всеобщую обязательную подготовку населения к противовоздушной и противохимической обороне (ПВХО). Это задание было выполнено. Оборонное Общество обучило почти 100 миллионов граждан по нормам ПВХО и около трех миллионов бойцов для групп самозащиты жилых домов. Возглавляли обучение 400 тысяч общественных инструкторов.

● 18 июля 1941 года Центральный Комитет партии принял постановление «Об организации борьбы в тылу германских войск», определившее практические задачи партийных организаций по подготовке к подпольной работе и партизанским действиям на временно оккупированной врагом территории. Организации оборонного Общества приняли деятельное участие в формировании и обучении партизанских отрядов.

Многие партизанские отряды возглавили работники Осоавиахима. Это председатель тульского областного совета Общества Есипов, калужского райсовета Матросов. Из Московской области в партизанские отряды ушли 28 штатных работников райсоветов Осоавиахима и до 300 активистов. По неполным данным, в первые месяцы войны советы Осоавиахима создали партизанские отряды в 88 временно оккупированных фашистами районах. В этих отрядах сражалось более 15 тысяч активистов Общества.

Свыше двух лет действовал в тылу врага партизанский отряд под командованием инструктора лозовского райсовета Осоавиахима Харьковской области Н. И. Воронкова. Партизаны отряда пустили под откос 18 эшелонов с живой силой и техникой врага. Партизанский отряд «Мститель», организованный вышневолоцким райсоветом Общества Калининской области из 700 добровольцев-осоавиахимовцев, в течение 1942 года пустил под откос 20 вражеских эшелонов, уничтожил более тысячи гитлеровских захватчиков.

● Путивльские осоавиахимовцы (УССР) во главе с председателем городского совета Общества, впоследствии прославленным комиссаром Героем Советского Союза С. В. Рудневым, были в числе первых партизан отряда, который вскоре вырос в знаменитое партизанское соединение под командованием дважды Героя Советского Союза С. А. Ковпака.

● К концу 1943 года на территории СССР более миллиона вооруженных партизан вели борьбу с немецко-фашистскими оккупантами. Среди народных мстителей большинство было членами оборонного Общества.

* Продолжение. См. «За рулем», 1975, № 1, 2.

призвав их настойчиво готовиться к защите Родины.

С Вячеславом Чебыкиным, Анатолием Голотой, Петром Тимошенко и другими курсантами, которые в первое время пребывания в школе не очень-то напрягались в учебе, пришлось еще много работать. Труд даром не пропал. Ребята стали хорошими водителями, дисциплинированными, исполнительными. Совсем недавно от командира подразделения, где служит Вячеслав Чебыкин, в школу пришло благодарственное письмо с похвальными отзывами о молодом солдате.

Индивидуальный подход к людям — одна из главных педагогических заповедей, которыми руководствуется весь сплоченный коллектив школы. И конечно, этот принцип нашел отражение в принятых им социалистических обязательствах. В большом разделе обязательств, насающемся военно-патриотического воспитания и массово-политического работы, красной строкой проходит мысль об индивидуальном подходе к питомцам школы. И, разумеется, не только к тем, кто слабо успевает или нарушает дисциплину. А именно к каждому.

Чтобы, скажем, помочь курсанту верно сформулировать личные обязательства, наметить рубежи на период учебы, преподаватель, старшина, комсорг группы беседуют с ним, вместе определяют задачи, которые потребовали бы от него напряжения и в то же время были посильны, реальны. При подведении итогов соревнования тоже подход к каждому индивидуальный. Достижения лучших, опыт их постоянно в центре внимания стенной печати, на собраниях, в беседах. Ребят, склонных к техническому творчеству, активно привлекают к участию в создании стендов, макетов, другого оборудования.

Плодотворность индивидуальной работы ощутима и в физической подготовке будущих воинов-водителей, в тренировках перед сдачей нормативов ГТО. С первых же дней учебы в школе выявляются ребята, которые физически недостаточно закалены. Их, как правило, тренируют более развитые курсанты. Так же поступают воспитатели и при подготовке спортсменов-разрядников. Не случайно почти все курсанты уходят в армию со значком ГТО, а 70—75 процентов — разрядниками.

Начальник фастовской автошколы Г. К. Сулима, преподаватели мечтают о тех днях, когда при школе будет построено общежитие для иногородних.

— У нас учатся допризывники не только Фастовского, а и Макаровского, Васильковского, Иваньковского, Полесского, других районов, — говорит Сулима, — размещать их приходится по частным квартирам, а это и само по себе дело нелегкое и в воспитательной работе создает трудности.

Да, нелегкое и хлопотное. Потому все заботы разделяют преподаватели, инструктора, мастера производственного обучения. Они помогают устраивать быт ребят, налаживают их досуг, стараются удовлетворить культурные запросы.

Фастовская автошкола — одна из лучших в киевской областной организации оборонного Общества. Успехи пришли к ней благодаря тому, что здесь умеют работать целеустремленно, найти верный подход к каждому курсанту и не жалеют для этого ни сил ни времени.

В. КУЦЕНКО,
спецкор «За рулем»

Украинская ССР, г. Фастов

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА



КрАЗ—251.

БелАЗ—549А.



25

Вы, конечно, встречали на дорогах машины с надписью «испытание» и номером, в котором есть слово «проба». Одни из них на первый взгляд такие же, как и те, что сходят с конвейеров автомобильных заводов. И отличаются часто лишь каким-нибудь новым узлом или деталью — более совершенным гидроусилителем руля или шинами иной конструкции, усиленной рамой или модернизированным отопителем. Но есть и другая разновидность машин с

НАМИ—0157М.

НАМИ—1.







КамАЗ—54102 с полуприцепом ОдАЗ—9385.06.

НОВЫХ МОДЕЛЕЙ

номером «проба» — они совершенно не похожи на известные автомобили.

Это прототипы новых моделей, тех самых, которые станут привычными для нас лишь через несколько лет, а некоторые из них, может быть, так и останутся опытными образцами. Все автозаводы ежегодно строят десятки опытных образцов, которым предстоит пройти разносторонние и длительные испытания. Лишь незначительная, лучшая часть их удостаивается широкого показа. Эти автомобили в большинстве случаев с течением времени преобразуются в серийные образцы.

Если мы обратимся к экспонатам юбилейной выставки «Автопром — 50 лет», которая в прошлом году состоялась на ВДНХ, то среди представленных там автомобилей найдем 25 опытных образцов. Большая часть их была показана широкому кругу автомобилистов впервые и вызвала живейший интерес, о чем можно судить по плотному кольцу любопытных, окружавшему каждую из таких машин.

Повторяем: показанные на выставке 25 экспериментальных машин — лишь малая толика той большой экспериментальной работы, которую осуществляют наши автомобильные заводы и научно-исследовательские институты. Но и по ним можно судить, в каком направлении ведут поиск конструкторы, что придет на смену выпускаемым сегодня машинам.

Среди всех экспонатов, которые сверкали краской и стеклом под октябрьским солнцем на юбилейной выставке, хотелось бы выделить два. Они довольно символичны. Один из них — монументальный четырехгусеничный снегоболотоход НАМИ — 0157М. Эта уникальная машина разработана Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом (НАМИ) и предназначена, как было указано на установленной рядом табличке, «для перевозки грузов по снежному бездорожью, заболоченной местности и переувлажненным грунтам». Она успешно прошла испытания и рекомендована к серийному производству.

Что интересного в НАМИ—0157М? Это прежде всего резиновые, очень широкие гусеницы с металлическими накладками. На гусеницы опираются катки с... пневматическими шинами. Как результат, машина имеет очень большую опорную поверхность, гусеница мягко облегает все неровности грунта, а среднее удельное давление снегоболотохода на почву составляет всего 0,215 км/см^2. Все катки оснащены индивидуальной торсионной подвеской, обе гусеничные тележки сделаны поворотными, а в систему управления поворотом встроен гидроусилитель. Грузоподъемность НАМИ—0157М — 8 тонн, снаряженный вес — 12 тонн, мощность двигателя — 150 л. с., скорость — 30 км/час.

Другая машина НАМИ стояла в ряду автомобилей-ветеранов и тоже в свое время была прототипом. Когда тройка экспериментальных НАМИ—1, первой модели института, получившей впоследствии путевку в серийное производство, проходила 47 лет назад испытания, она вызывала интерес не меньший, чем, скажем, сейчас опытный образец НАМИ—0157М. Неподалеку от НАМИ—1, первой советской малолитражки («За рулем», 1974, № 4), в шеренге легковых автомобилей, старых, современных и новейших, стоял окрашенный в золотисто-желтый цвет «Моск-



МАЗ—7910.

КАЗ—4430 с полуприцепом КАЗ—9378.





Павловский автобусный завод выставил два опытных образца унифицированных малых автобусов со 140-сильными двигателями. Один из них (ПАЗ—3203), с двумя дверьми для пассажиров, рассчитан на небольшие города и может перевозить 68 человек. Другой (ПАЗ—3204), в отличие от него, имеет не одну, а обе ведущие оси, одну дверь для пассажиров и 26 мест для сидения. Назначение этой машины — работа в сельской местности. Невдалеке от них находился экспериментальный автобус ЗИЛ—118К, созданный на заводе имени Лихачева на базе агрегатов шасси ЗИЛ—114 и двигателя ЗИЛ—130. В салоне этой машины 18 комфортабельных кресел.

Перечень опытных и перспективных

ПАЗ—3204.



«ЛАЗ—699-Украина-73».

вич—2140». Собственно, это не целиком новая модель, а существенно модернизированный «Москвич—412». Коробка кузова фактически осталась неизменной, но капот, крышка багажника, облицовка радиатора, крылья, наружные панели дверей придали автомобилю иной вид. Изменения коснулись и двигателя, подвески колес, панели приборов. У машины появились сиденья с подголовниками, стеклоочистители фар, устройство для обогрева заднего стекла. Но главное — «Москвич» получил дисковые тормоза передних колес. Таковы в общих чертах основные нововведения. Мы не углубляемся в детали, поскольку подробно об этой модели, безусловно, будет рассказано, когда развернется серийный выпуск. К началу производства те или иные элементы «Москвича—2140» (да и не только его, но и любой другой опытной машины) могут измениться: это касается формы некоторых деталей, отделки машины, отдельных параметров.

Достойное место среди новых моделей занимала пятерка КамАЗов: восьмитонный бортовой грузовик модели «5320», два седельных тягача («5410» и «54102»), рассчитанные на буксировку полуприцепов грузоподъемностью соответственно 13,5 и 19,2 тонны, а также два семитонных самосвала моделей «5510» и «55102» (первый — с короткой, второй — с удлиненной базой). У всех — V-образные восьмицилиндровые дизели мощностью от 180 до 260 л. с. Мы не сообщаем других сведений об этих замечательных машинах, которые станет выпускать один из крупнейших в мире заводов тяжелых грузовиков в Набережных Челнах, лишь потому, что год назад (1974, № 1) на страницах журнала были представлены все три семейства будущих автомобилей КамАЗ, в том числе и показанные на выставке.

На выставке вообще экспонировалось немало интересных грузовиков. Например, ЗИЛ—133Г1, выпуск которого, намечено начать в завершающем году пятилетки. Первое, что отличает этот грузовик от привычного ЗИЛ—130: три оси, удлиненный кузов (грузоподъемность 8 тонн), бездисковые колеса. Неподалеку от ЗИЛа — красно-желтая громада 14-тонного самосвала из Кременчуга. У КрАЗ—251, кроме совершенно новой для кременчугских машин внешности, значительно усовершенствованные узлы шасси. Пока он, как и кутаисский КАЗ—4430, только опытный образец. Но он позволяет судить, в каком направлении завод ведет свои работы по перспективным моделям, каких он добился в этом отношении успехов.

Здесь только что был назван КАЗ—4430, седельный тягач «Колхида» с новой кабиной и обоими ведущими мостами. Это — не единственный седельный тягач среди перспективных моделей; на выставке был представлен и гигантский трубовоз МАЗ—7910, который в сочетании с прицепом-роспуском рассчитан на перевозку 38 тонн труб большого диаметра. Как и 36-тонный самосвал МАЗ—7510, он образует одно семейство с четырехосным грузовиком повышенной проходимости МАЗ—543П, которое предназначено для эксплуатации на строительстве нефте- и газопроводов, сооружении гидроэлектростанций, прокладке железнодорожных магистралей.

Немало было представлено на выставке и автобусов, начиная от междугородного 34-местного «ЛАЗ—699-Украина-73» («За рулем», 1974, № 11) и кончая 11-местным микроавтобусом РАФ—2203, у которого на табличке значилось «начало производства — 1975 год». Описание этой изящной и комфортабельной машины, базирующейся на ряде агрегатов «Волги», будет приурочено к этому времени.

моделей будет неполным, если не упомянуть хорошо известный читателям 75-тонный самосвал БелАЗ—549А («За рулем», 1972, № 9), который был оснащен восьмицилиндровым дизелем мощностью 1050 л. с.; модернизированный вариант (ЗАЗ—969М) сельского ЗАЗ—969 («За рулем», 1974, № 4) с 40-сильным двигателем и измененной облицовкой радиатора; санитарный автомобиль ГАЗ—24-03, созданный на базе «Волги» с кузовом «универсал»; санитарный вариант (РАФ—22031) нового рижского микроавтобуса; новый самосвал ЗИЛ-ММЗ—4501 мытищинского завода; самосвал-тягач МАЗ—511А с самосвальным прицепом МАЗ—847А; модернизированную «Колхиду» КАЗ—608В с новой кабиной («За рулем», 1973, № 4).

Парад новой техники на ВДНХ был внушительным зрелищем, хотя, естественно, показать на одной площадке все интересные машины, разработанные за последнее время нашими заводами, не представлялось возможным. Экспонаты этой выставки — красноречивое свидетельство того, с какой энергией и энтузиазмом наши автомобилестроители неустанно ведут поиски нового, какой весомый вклад внесли они за годы девятой пятилетки в ускорение научно-технического прогресса.

Г. КОНСТАНТИНОВ

Фото В. Ширшова

ДОСААФ — автомобилистам

В школах, спортивно-технических клубах оборонного Общества вы можете стать профессионалом-водителем, автолюбителем, мотоциклистом, авто- и мотоспортсменом

«Чтоб видеть коммуну, расцветшую в быль, садись в двадцать девятом на трактор и автомобиль». Если опустить дату из этого стихотворного призыва Владимира Маяковского, звучавшего на заре советского автомобилестроения, то он, наверно, будет актуален и в наши дни — дни строительства гигантских автозаводов, невиданных темпов роста производства автомобилей.

За несколько десятилетий, прошедших с того времени, когда мы только приступали к реконструкции АМО и проектированию ГАЗа — первенцев пятилеток, — автомобиль стал у нас одним из главных участников транспортных и производственных процессов. Он изменил облик наших городов, стал предметом быта, атрибутом спорта и туризма. 350 моделей и модификаций грузовых и легковых автомобилей, автобусов производят сегодня предприятия советской автомобильной индустрии. И все же самое существенное в переменах, отмеченных в автомобильной жизни за это время, заключается в том, что многие миллионы людей приобщились к моторной технике — научились управлять автомобилем и мотоциклом, обращаться с ними. Достаточно назвать хотя бы такие данные: в автомобильном транспорте у нас занято около 9 миллионов человек, и профессия водителя — самая массовая рабочая профессия.

В этом процессе приобщения наших граждан к автомобилю, мотоциклу, процессе, неуклонно расширяющемся, вовлекающем в свою орбиту все большие массы людей, чуть ли не самая важная роль отводится ДОСААФ — Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту. И это вполне закономерно. Умение водить автомобиль, знать его устройство необходимо и в мирной и в военной жизни. Водитель — одна из главных армейских специальностей, которым обучают молодежь, готовящуюся к службе в Вооруженных Силах. В канун 30-летия Победы советского народа над фашистской Германией уместно еще раз повторить хорошо известные факты времен войны. Когда Советская Армия гнала гитлеровцев с нашей земли, скорость перемещения фронтов на Запад достигала порой 40 километров в сутки. Более 3,5 миллиона километров прошли машины автомобильных войск за годы войны и перевезли 100 миллионов тонн военных грузов. Так было тридцать лет назад. Нетрудно представить себе, насколько возросла роль водителей в армии в наши дни, когда все рода войск в буквальном смысле поставлены на колеса. Кому же как не оборонному Обществу проявлять заботу о том, чтобы как можно больше людей умели водить машины. Именно поэтому автошколы ДОСААФ и спорттехклубы не только готовят будущих военных водителей, но и дают шоферскую профессию всем желающим (в 1973 году, например, число их превысило 150 тысяч человек). Именно поэтому школы, спорттехклубы и крупные первичные организации ДОСААФ открывают и расширяют сеть курсов, готовящих автолюбителей и мотоциклистов.

Именно поэтому они создают авто- и мотоспортивные секции, организуют соревнования, рассматривая спорт как школу повышения водительского мастерства. Времена, когда учебные организации ДОСААФ ютились в плохо приспособленных помещениях, уходят в прошлое. Каждый год на карте досаафовских новостроек появляются новые отметки — вводятся в строй учебные здания и комплексы с гаражами, автодромами. Не менее важно, что наряду с классами программированного обучения, лабораториями и другими необходимыми в современных автошколах условиями, они располагают сегодня кадрами знающих педагогов.

Конечно, в создании современной технической материальной базы для подготовки водителей предстоит сделать еще очень много, но уже сейчас мы можем сказать: в первом приближении она создана. Это нашло отражение в том, что с нынешнего года автомотоклубы переименованы в автошколы ДОСААФ. В них применяются такие средства обучения, как автотренажеры, киноустановки, действующие схемы, имитирующие работу систем и агрегатов, программированные установки для проверки знаний по правилам движения, устройству автомобиля. Вся эта база используется для подготовки не только шоферов-профессионалов, но и автолюбителей.

Об этой категории водителей следует сказать более подробно. Принятые партией и правительством меры по многократному увеличению производства легковых автомобилей, наряду с неуклонным ростом благосостояния советских людей, позволили значительно увеличить продажу населению автомобильной и мотоциклетной техники. В 1973 году в личном пользовании граждан было примерно 10 миллионов мотоциклов и 3,2 миллиона автомобилей. А в 1975 году общая сумма, по предварительным данным, поднимется до 18 миллионов, причем доля автомобилей заметно увеличится. Не нужно делать сложных вычислений, чтобы увидеть, как стремительно растет потребность в сети курсов для обучения авто- и мотолюбителей. Учитывая все это, ЦК ДОСААФ СССР через ЦК ДОСААФ союзных республик, краевые, областные комитеты Общества всемерно расширяет курсовую сеть для обучения водителей-любителей. При этом мы исходим из того, что автолюбитель — равноправный участник движения и что требования к нему на улицах и дорогах предъявляются такие же, как и к профессионалу. Отсюда следует, что организация и качество подготовки этой категории водителей должны отвечать нынешним возросшим требованиям.

В ЦК ДОСААФ СССР создан специальный отдел, ведающий платной подготовкой водителей. Вместе с ним вопросами методики преподавания, совершенствования программ занимается методический кабинет. Работают курсы и сборы по повышению преподавательского мастерства. Наша цель — добиться, чтобы независимо от того, где обучается автолюбитель — на курсах ли при первичной организации, в спорттехклубе или автошколе,— он получал необходимые навыки и знания и был готов управлять автомобилем в сложных условиях дорожного движения.

В связи с резким расширением подготовки автолюбителей, а также мотоциклистов в организациях Общества для ЦК ДОСААФ СССР выделяется значительно больше учебных машин, чем раньше, в том числе и самые распространенные ныне «жигули». Только в распоряжении автошкол и спорттехклубов ДОСААФ (не считая первичных организаций) сейчас находятся тысячи легковых учебных автомобилей и 18,5 тысячи мотоциклов. Количество школ и спорттехклубов, которые ведут обучение автолюбителей сегодня, исчисляется многими, многими сотнями. В минувшем году на нашей базе их было подготовлено свыше 300 тысяч, а в нынешнем число их должно перевалить за полмиллиона. Организации ДОСААФ готовят сейчас половину водителей-любителей и мотоциклистов, получающих «права». Другая половина готовится к экзаменам в ГАИ самостоятельно. Разумеется, выучить пункты правил движения может каждый. Но при освоении приемов вождения обязательно нужен квалифицированный инструктор, владеющий методикой обучения. В ряде республик и областей — Грузии, Армении, Таджикистане, Чечено-Ингушской АССР, в Горьковской области и других наша учебная сеть способна удовлетворить запросы населения, и подготовка автолюбителей возложена на ДОСААФ. В других республиках это вопрос недалекого будущего. И для решения его необходима помощь ряда центральных и местных органов и в обеспечении машинами, в выделении и строительстве помещений, и во многом другом.

В короткой журнальной статье не представляется возможным остановиться на всех сторонах той большой работы, которую ведет ДОСААФ и которая вынесена в заголовок. Отмечу только, что все большее развитие получает в организациях ДОСААФ автомотоспорт, который очень широко представлен на VI Спартакиаде народов СССР.

Нынешний год — завершающий год девятой пятилетки, — несомненно, станет важной вехой в улучшении всех показателей деятельности оборонного Общества. Залог тому — развернувшееся социалистическое соревнование, которое охватило все организации, все школы и спорттехклубы.

В. НАУМЕНКО,
начальник Управления ЦК ДОСААФ СССР, Герой Советского Союза



ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В «МОСКВИЧЕ»

В семьдесят четвертом году, как, впрочем, и в предыдущие годы, в конструкцию автомобилей АЗЛК было внесено несколько десятков изменений. «Москвичи» стали еще надежнее, комфортабельнее, безопаснее и технологичнее в изготовлении, обслуживании и ремонте. «Клуб» периодически информирует об этом владельцев машин, чтобы помочь им ориентироваться при замене узлов и деталей.

Сегодня мы расскажем о некоторых, наиболее значительных усовершенствованиях, сделанных заводом имени Ленинского комсомола в самом конце 1973 года и первой половине 1974 года.

Сначала о новшествах в двигателе и его системах. С февраля изменен материал прокладки масляного картера автомобилей «москвич» — «412», «427» и «434». Взамен пробковых (412-1009070), которые при демонтаже было легко повредить, теперь ставятся прокладки из резинопробковой смеси (412-1009070-11). Уплотнение стало лучше, а деталь долговечнее. Замена возможна без каких-либо переделок.

С целью унифицировать крышки генераторов Г250Ж1 и Г250И1 еще с конца декабря 1973 года введено соединение этих деталей четырьмя стяжными шпильками вместо трех. Такими генераторами стали комплектовать «москвичи» моделей «412», «427», «434», начиная с двигателя № 564028 и шасси № 130117. Агрегат в сборе взаимозаменяем с генераторами прежних выпусков. Его новый номер 412-37010-02.

Внесены изменения и в систему питания. С октября 1973 года у карбюратора К—126П («москвичи» моделей «408», «426» и «433») стала иной конструкция смесительной камеры — исключена крышка кулисного механизма, а у К—126Н (модели «412», «427» и «434») еще и перенесен в другое место винт регулировки качества смеси. Замена карбюратора в сборе возможна в обоих случаях, номера детали те же, что были прежде.

Приемная трубка топливного бака с 16 марта 1974 года соединяется с внешним бензопроводом гибким бензостойким шлангом, причем литой фланец заменен штампованным, прямая трубка — изогнутой, и резьбовой штуцер оказался ненужным. Для модели «408» эти изменения начаты с двигателя № 919982 и шасси № 253951; для модели «412» — с двигателя № 625554 и шасси № 147728. Можно и на более ранних образцах перейти на новую систему забора топлива. Для модели «412» замена не требует дополнительных изменений, для «408» нужен еще специальный шланг (поставляется в запчасти: № 408-1017125, диаметр 7 мм, длина 480 мм), чтобы соединить на хомутиках приемную трубку бензобака с основной трубкой бензонасоса. Более ранним моделям «Москвича» («402», «407», «403» и их модификациям) при замене нужен шланг 401-1104022 (диаметр 7 мм, длина 130 мм). В запчасти для этого поступает комплект необходимых деталей под № 402-1104012-20.

С апреля на двигателях «408» внедрены новые впускные клапаны с повышенной чистотой обработки и большим радиусом перехода от тарелки к стержню. Номер детали после изменения 408-1007010-01. Эти клапаны полностью взаимозаменяемы со старыми (№ 408-1007010) в двигателях моделей «408» и «403».

Такие же улучшения внесены в июне во впускные и выпускные клапаны двигателей «412». Новые номера этих деталей соответственно 412-1007010-01 и 412-1007015-01.

Новшествами отличается и механизм газораспределения двигателей «408», начиная с № 929846 (апрель). Переработаны валики коромысел — передний (новый номер 408-1007101-01) и задний (408-1007116), стойка (408-1007106), коромысла клапанов передние (408-1007116) и задние (408-1007146). Валики, только оба сразу, взаимозаменяемы с прежними конструкциями, другие же детали механизма газораспределения невзаимозаменяемы.

С февраля на двигателях «412» изменилась конструкция маховика в сборе: с этого времени на автомобилях устанавливается только сцепление с диафрагменной пружиной. Новый маховик (№ 412-1005115-10) невзаимозаменяем с прежним (№ 412-1005115).

Уменьшено число групп, на которые сортируют пружины сцепления, поступающие в запасные части. С марта вместо семи групп выпускаются три — с расширенным интервалом нагрузок. Новые пружины маркированы зеленой краской (усилие сжатия 61—63 кг), черной (63—65 кг) или коричневой (65—67 кг) и могут быть установлены комплектом на сцепления моделей «402», «407», «408» и их модификаций.

В трансмиссии и тормозах «москвичей» также произошли изменения. С марта унифицированы тяги управления коробками передач моделей «408» и «412». Новая тяга рычага переключения имеет номер 412-1703155-01; ее можно устанавливать на машины прежних лет выпуска взамен тяги 412-1703155 или 408П-1703155

В феврале рычаг привода ручного тормоза моделей «408» и «412» перемещен с поперечины щита «передка» на туннель пола. Измененный механизм привода имеет номер 2125-3508010 и невзаимозаменяем с прежними (№ 408-3508015 и 408-3508022).

Новый подшипник карданного вала со сферическими торцами игл (№ ГПЗ 704902К3, заводская нормаль 412-2201033) внедрен в марте.

В запасные части поступают карданные подшипники с иглами, имеющими конические торцы (№ ГПЗ 704902К6, заводской — 400-2201033-А1). Замена прежних подшипников возможна.

На моделях АЗЛК с мая изменены задние мосты, благодаря чему удалось несколько расширить колею и улучшить устойчивость автомобилей. Новый мост в сборе имеет индекс 408-2400005-21 и может быть установлен на машинах моделей «408» и «412» прежних выпусков, если они оснащены рычагом ручного тормоза, смонтированным на полу. Для «москвичей» «426», «427», «433» и «434» с «тормозом на полу» — мост № 433-2400005-11. Для «408» и «412» с «тормозом на торпедо» потребуется мост № 408-2400005-02, для их модификаций «426», «427», «433» и «434» — мост № 433-2400005-02. Для «403» подойдет мост № 403-2400005-02, а для «407» и их модификаций, на которых устанавливался гипоидный задний мост, в случае замены понадобится № 407-2400005-13. Естественно, что изменились и основные детали моста — картер, полуоси. В случае, если нужно почему-либо заменить их, запомните: чтобы поставить новый картер заднего моста (412-2401010-01) на автомобили АЗЛК моделей «402», «407», «403», «408», «412» и их модификации, выпущенные до июля 1969 года, придется заменить практически весь мост, так как понадобятся еще и полуоси (новый номер 412-2403069), шестерни полуосей и сателлиты.

На «москвичах» «408» и «412», выпущенных после июля 1969 года по май 1974 года, вместе с картером придется ставить новые полуоси, которые невзаимозаменяемы со старыми. Отличить новые (№ 412-2403069) легко по маркировке «412» на фланцах.

Передний подшипник первичного вала коробки передач с 11 мая снабжен двухсторонним уплотнением. Его номер 412-1701031 (ГПЗ 76-180902С9), и он вполне взаимозаменяем со своими аналогами на «москвичах» всех выпусков от «401» до «408».

На две недели раньше (с шасси 259065 для модели «408» и 154749 для «412») была изменена конструкция каркаса сальника крестовины карданного шарнира, что существенно повысило качество заливки его резиной. Улучшенные сальники (№ 408-2201032-02) можно применить также на всех «москвичах».

И еще несколько важных нововведений. С 21 марта идет усовершенствованный шаровой шарнир стойки передней подвески (№ 403-2904200) с зацепами на крышке и приливами на корпусе, что обеспечивает удобство сборки и монтажа узла. Шарнир предназначен для моделей от «403» до «412».

С 19 января на «москвичах» «408» и «412» применяется безопасная телескопическая рулевая колонка (№ 412Э-3400013-12). Она подойдет для тех моделей «Москвича», у которых рычаг управления коробкой передач на полу.

С мая овальные «окна» контрольных приборов на щитке заменены круглыми. Новая комбинация приборов (№ 412Э-3801010-70) взаимозаменяема с прежней (№ 408Э-3801010-В1).

«Жигули» буксируют прицеп

Способен ли ВАЗ буксировать прицеп? Как надежно и безопасно связать сцепное устройство с автомобилем? Каким требованиям должно отвечать это устройство? — вот вопросы, волнующие многих владельцев «жигулей».

Мы попросили выступить на эту тему специалистов Волжского автозавода К. Б. ПЯТКОВА и Г. И. ЗАГВАЗДИНА.

Двигатель, тормоза, трансмиссия и кузов автомобилей ВАЗ вполне позволяют использовать эти машины для буксировки прицепов общим весом (с грузом) до 300 кг, производимых отечественной промышленностью или аналогичных им самодельных.

Сегодня мы расскажем об этом на примере самого массового автомобиля — ВАЗ—2101.

Волжский автомобильный завод начал выпуск специального буксирного прибора 2101—2707, который продается с декабря 1973 года. В 1974 году в автомобильные магазины поступило 4 тысячи таких приспособлений, а в дальнейшем их производство будет увеличено.

Как устроен и устанавливается буксирный прибор?

Это жесткая балка **9** (рис. 1) с приваренными задним **3** и передним **10** кронштейнами и также приваренной поперечиной **7**. На кронштейне **3** надежно закреплен стальной сцепной шар **1**.

Для страховки автомобиль дополнительно соединяется с дышлом прицепа предохранительным тросом, пропускаемым через отверстие **2** с пружинной защелкой (размеры наконечника троса показаны на рис. 2).

На кронштейне **6** (см. рис. 1) установлены розетки **4** штепсельного разъема и выключатель **5**, который отключает указатели поворота автомобиля. Он необходим, чтобы дополнительная нагрузка не вывела из строя реле указателей поворота.

Теперь о креплении прибора. Спереди он соединяется кронштейном **10** с днищем багажника. При этом изнутри дополнительно ставят накладку **12**, а снаружи — накладку **11**. Их стягивают одну с другой и с кронштейном **10** болтами, гайками и шайбами. Задняя часть балки **9** прикрепляется, также болтами с гайками, к специальным усиленным кронштейнам **8** бампера. Эти кронштейны входят в комплект буксирного прибора, поступающего в продажу, и устанавливаются на машину взамен стандартных. Кроме того, задний кронштейн **3** соединяется с кузовом четырьмя болтами, причем изнутри ставят накладку **13**.

Теперь о подключении световой сигнализации прицепа к бортовой сети автомобиля.

В комплект входит и дополнительный пучок проводов, позволяющий подвести все необходимые провода к розетке **4**. Схема его подключения показана на рис. 3.

Дополнительный пучок проводов прокладывают в багажнике рядом с основным и крепят теми же хомутиками. Для вывода проводов к розетке нужно просверлить отверстие диаметром 24 мм в задней части автомобиля, как показано на рис. 4.

Не спутайте назначение проводов. Красный идет на стоп-сигналы, голубой с черной полоской — на левый, а чисто голубой — на правый указатели поворота, белый — на плафон внутреннего освещения прицепа, коричневый — на габаритные огни и черный — на «массу».

Следует учесть, что этот буксирный прибор (2101—2707) предназначен лишь для ВАЗ—2101 и его «модернизированного» варианта ВАЗ—21011. Для двух других моделей такие устройства разрабатываются и в ближайшем будущем также будут производиться на ВАЗе.

Считаем не лишним напомнить, что буксирный прибор является весьма ответственным узлом, в большой степени влияющим на безопасность автомобиля с прицепом. Поэтому не рекомендуем изготовлять его дома. По этой причине в журнале и не даются чертежи прибора. Завод не высылает эти чертежи ни частным лицам, ни организациям.

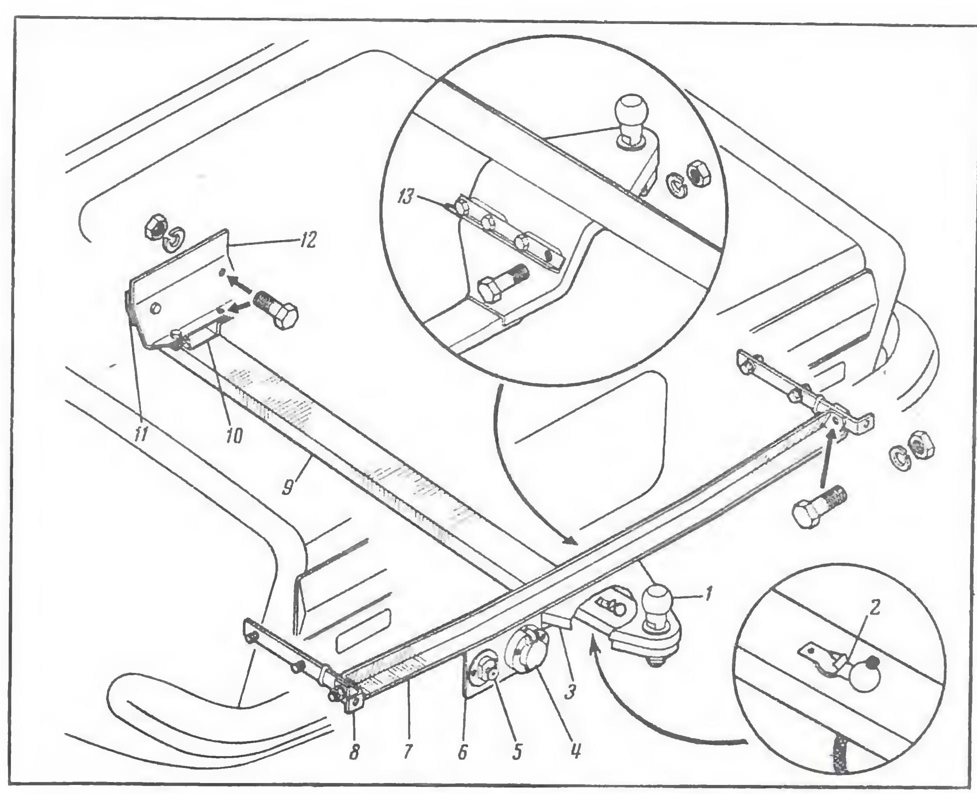


Рис. 1. Установка буксирного прибора на ВАЗ—2101: 1 — сцепной шар; 2 — отверстие для страховочного троса; 3 — задний кронштейн балки; 4 — розетка; 5 — выключатель указателей поворота; 6 — кронштейн; 7 — поперечина; 8 — усиленный кронштейн бампера; 9 — балка; 10 — передний кронштейн балки; 11, 12, 13 — накладки.

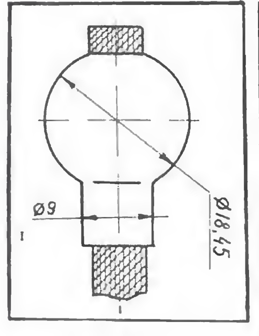


Рис. 2. Наконечник предохранительного троса.

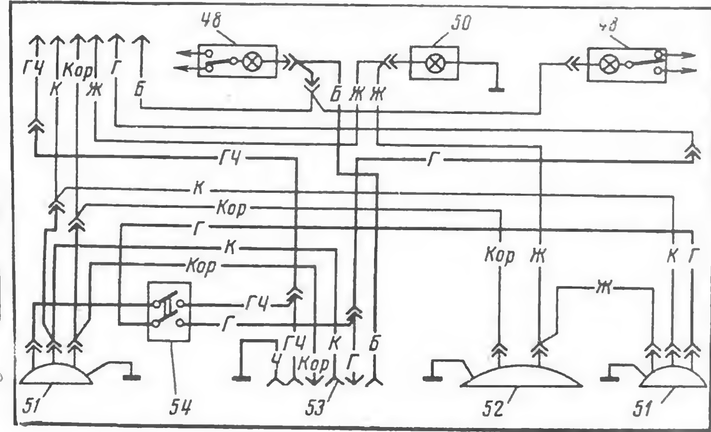


Рис. 3. Схема подключения дополнительного пучка проводов к электропроводке автомобиля (провода автомобиля показаны тонкими линиями): 48 — плафон освещения кузова; 50 — лампа освещения багажника; 51 — задние фонари; 52 — фонарь номерного знака; 53 — штепсельная розетка; 54 — выключатель указателей поворота в задних фонарях автомобиля. Обозначения цвета проводов: Б — белый; Г — голубой; Ж — желтый; К — красный; Кор — коричневый; Ч — черный; ГЧ — голубой с черными полосками. Нумерация приборов та же, что в инструкции.

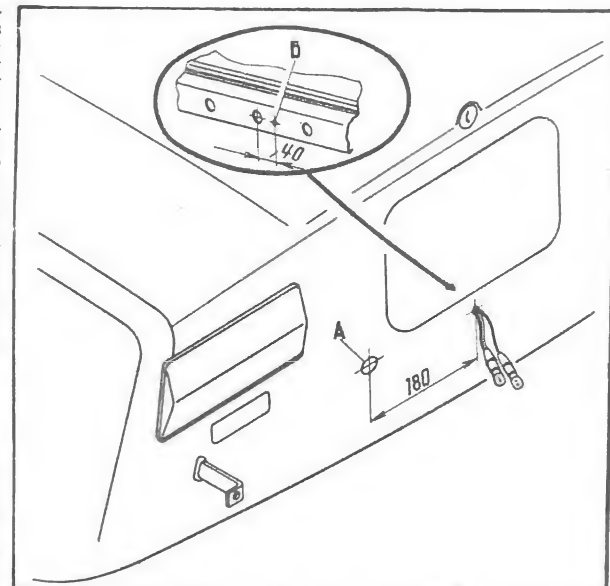


Рис. 4. Разметка отверстий в задней части кузова: А — отверстие диаметром 24 мм для проводки, идущей к розетке и выключателю; Б — отверстие диаметром 3,4 мм для провода «массы» дополнительного пучка.

Владельцам ГАЗ—21

ПОЛНОПОТОЧНЫЙ

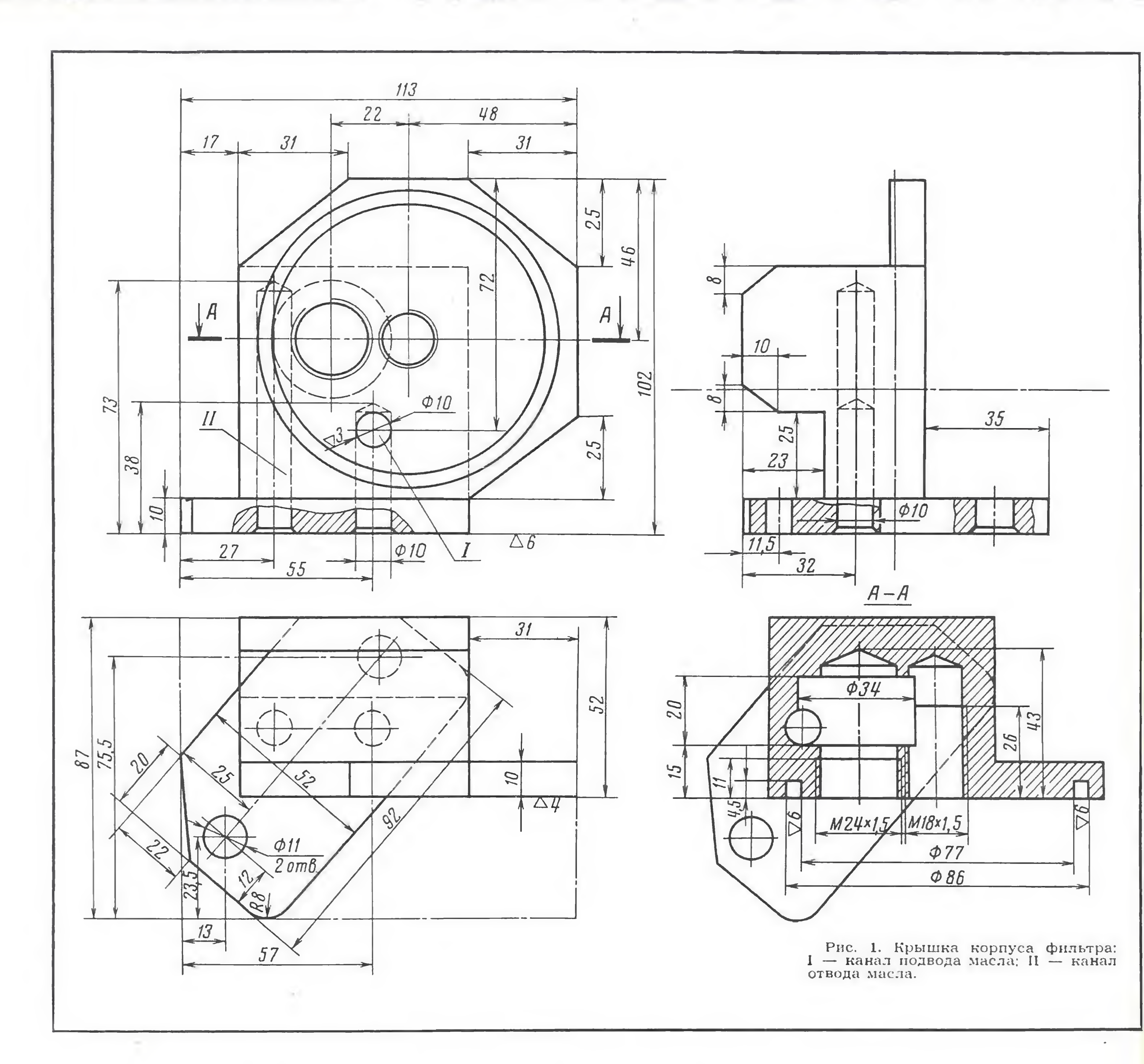


Рис. 1. Крышка корпуса фильтра: I — канал подвода масла; II — канал отвода масла.

Почему одни сорта масел быстрее чернеют в двигателе, чем другие? Опасно это или так и должно быть?

Насколько хороши новые масла, появившиеся в последние годы и предназначенные для «москвичей—412» и «жигулей», для применения на вашем стареньком «четыреста седьмом» или «Волге» ГАЗ—21?

Нужно ли, и если нужно, то как именно лучше очищать моторное масло в двигателе от примесей?

Следует ли (и как это делать) что-либо изменять в системе смазки при замене известных многие годы автолов и СУ, смесей на основе МС и МК новыми маслами с комплексными присадками?

Судя по почте «Клуба», эта тема волнует многих читателей. Вопросы, предложения, споры... Одно из таких предложений мы и хотим сегодня рассмотреть на заседании «Клуба «Автолюбитель».

Прислал его алмаатинец Анатолий Петрович КАЛМЫКОВ, кандидат технических наук, автолюбитель. Он разработал конструкцию, которая позволяет на двигателе «Волги» ГАЗ—21 перейти к полнопоточной системе фильтрации масла с одним фильтром, имеющим сменный бумажный элемент, такой, как на «Москвиче—412».

Практика двух с лишним лет эксплуатации, десятки тысяч километров пробега, серьезный научный подход к вопросу — все это подтвердило целесообразность реконструкции. Лишь после такой проверки прислал в редакцию А. Калмыков свою разработку.

ФИЛЬТР

В чем причины износа двигателя? Одна из главных — абразивные частицы, разрушающие пары трения. Они прорываются извне через воздушный фильтр и карбюратор, но в основном — образуются «внутри» двигателя — это частицы нагара, металлическая пыль, асфальто-смолистые частицы — продукты износа трущихся деталей, неполного сгорания топлива и разложения масла. Сегодня мы будем говорить о борьбе именно с «внутренним врагом» — о фильтрации моторного масла и вылавливании из него вредных примесей.

Немного истории. Развитие моторостроения тесно связано с производством соответствующих моторных масел. Так, в 50-е годы «автол» и СУ предопределили в конструкциях автомобильных моторов тех лет двухступенчатую систему с фильтрами грубой и тонкой очистки. Причем первый, через который проходило все масло, задерживал частицы размером более 120 микрон, а второй, через который шла лишь часть его, — более мелкие.

Дело в том, что масла тех лет не обладали диспергирующими (то есть разделяющими) свойствами, и продукты загрязнения их слипались в крупные асфальто-смолистые частицы, которые быстро забивали основной фильтр — грубой очистки (если помните, его нужно было ежедневно проворачивать вручную, счищая с пластин грязь). Второй фильтр — тонкой очистки — работал параллельно с основным и очищал лишь часть масла, находящегося в обороте.

Количество примесей после заливки свежей смазки постепенно нарастало до определенного уровня, при котором возникала необходимость новой замены. Заводы рекомендовали владельцам старых «москвичей» и «волг» периодичность смены масла в двигателях через 2—3 тысячи километров, что как раз и соответствовало накоплению в масле примерно 1,5 процента вредных частиц. Тогда же и нужно было установить «свежий» элемент фильтра тонкой очистки вместо прежнего, полностью забитого отложениями грязи, и выпустить отстой из фильтра грубой очистки.

В 60-е годы появилось новое масло АС-8 с улучшенными физико-химическими характеристиками и комплексной присадкой ВНИИНП-360. Загрязняющие его абразивные частицы уже не слипаются и не выпадают в осадок. Это обстоятельство существенно облегчает процесс очистки: ведь система масло—грязь более однородна, и можно равномерно профильтровать всю смазку, поступающую в двигатель.

А как «работает» такое масло или, например, современное М10Г в «волговском» двигателе ЗМЗ—21?

В фильтре грубой очистки грязь совсем не задерживается, так как ее частицы для этого малы. Зато в фильтре тонкой очистки она очень быстро забивает поры картонного элемента и блокирует фильтр — очистка масла резко ухудшается. При старых маслах типа СУ крупные частицы задерживались, как вы помните, фильтром грубой очистки и на поверхности картонного цилиндра фильтра тонкой очистки, не проникая в его поры. И при неизменной системе очистки замена масла, хотя само оно намного лучше, требуется столь же часто, как и раньше. Словом, преимущества современных моторных масел при старой двухступенчатой системе очистки сводятся на нет.

Как быть? Перейти на полнопоточную фильтрацию масла по типу «Москвича—412» или «Жигулей». На своей «Волге» ГАЗ—21 я заменил фильтр грубой очистки фильтром «Москвича» и полностью исключил прежний фильтр тонкой очистки.

Наиболее подходящее место для нового узла — то, где раньше стоял фильтр грубой очистки, так как там находятся выводы масляных магистралей, идущих от насоса в систему. Единственная дополнительная, правда довольно сложная по конфигурации, деталь, которую придется изготовить, — это крышка корпуса фильтра (рис. 1). Ее можно сделать фрезеровкой из куска стали 20 (как у меня) или из другого материала, например дюралюминия Д16.

Тщательно выполните требование чертежа, выдержите все размеры. Остальные детали — части стандартного фильтра «Москвича—412» (412-1017128-02) — соединяются с крышкой болтом **8** (рис. 2). Это корпус **7**, опирающийся на крышку **1** и притянутый к ней болтом **8**. Внутри корпуса находятся сменный фильтрующий элемент **6**, опорные шайбы **4** и **10**, поджимная пружина **11**. Уплотняют соединения резиновые кольца **3**, **5** и **9**. В крышке размещен стандартный перепускной клапан **14**.

Фильтр крепится к блоку двигателя на двух шпильках М10×44 с шайбами и гайками. Шпильки вворачивают в отверстия для болтов, которыми раньше был привернут фильтр грубой очистки. Уплотнение обеспечивается паронитовой прокладкой толщиной 0,8—1,0 мм. Расположен фильтр так, что его корпус обращен вниз и параллелен приемной трубе глушителя.

При новой системе смена масла требуется через 3,5—4 тысячи (АС-8) или 6—6,5 тысячи (М-6_3/10Г и М10ГИ) километров. Естественно, что при эксплуатации автомобиля на пыльных грунтовых дорогах эти сроки нужно сократить. Удобнее заменять бумажный элемент фильтра, сняв корпус с крышкой с двигателя. Можно и не отсоединять крышку от блока; но тогда нужна осмотровая канава или эстакада, чтобы подойти к фильтру снизу.

Бумажный фильтр надежно задерживает мелкие и средние абразивные частицы — он рассчитан именно на новые масла, — и качество очистки существенно улучшается.

Дополнительный плюс — под капотом становится просторнее, так как старый фильтр тонкой очистки вместе с кронштейном и шлангами снимается. При этом не забудьте надежно заглушить выходы шлангов.

Двухлетняя эксплуатация полнопоточной системы очистки масла на ГАЗ—21 подтвердила рациональность предлагаемой переделки.

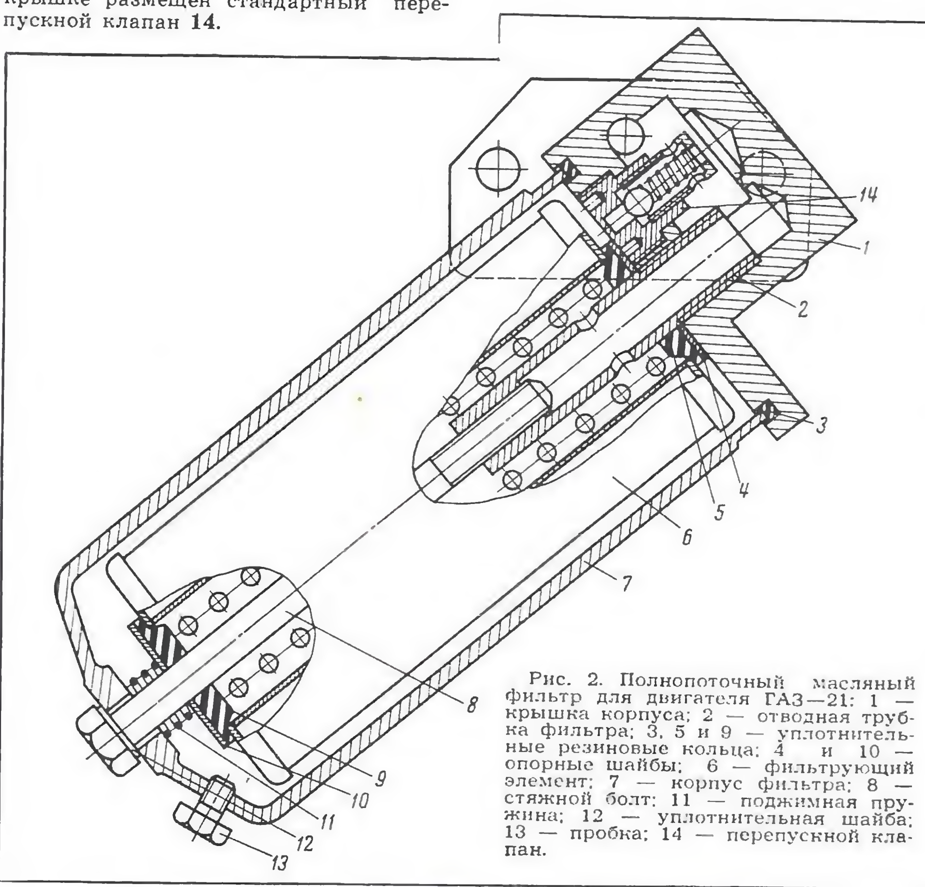


Рис. 2. Полнопоточный масляный фильтр для двигателя ГАЗ—21: 1 — крышка корпуса; 2 — отводная трубка фильтра; 3, 5 и 9 — уплотнительные резиновые кольца; 4 и 10 — опорные шайбы; 6 — фильтрующий элемент; 7 — корпус фильтра; 8 — стяжной болт; 11 — поджимная пружина; 12 — уплотнительная шайба; 13 — пробка; 14 — перепускной клапан.

ЯВА «634». Первые километры



В прошлом году на смену известному мотоциклу ЯВА—350 модели «360/00» пришла новая модель — «634-01». Она была представлена в июльском номере журнала (1974).

О том, как проявил себя мотоцикл в ходе редакционного теста, рассказывает инженер Э. КОНОП.

Первый выезд

Мотоцикл ЯВА—350 модели «634-01», поступающий в нашу страну, привлекает к себе внимание непривычно строгой, можно сказать, спартанской внешностью, лишенной некоторых элементов мотоциклетной «архитектуры», характерных для моделей 60-х годов.

Надо признать: по внешнему виду мотоцикл нравится не всем. Очевидно, некоторые мотолюбители настолько привыкли к округлым формам прежней ЯВЫ, что, не будучи знакомы с современной, «спортивной» модой в мотоциклостроении, считают ее своеобразным эталоном, любое отклонение от которого режет глаз и отвергается.

При оценке изменений, происшедших во внешности ЯВЫ, следует учитывать, что они связаны с разработкой усовершенствованной конструкции, отвечающей требованиям длительной эксплуатации в более трудных условиях, чем те, для которых предназначались прежние модели. Поэтому новая ЯВА имеет столь солидные раму и заднюю маятниковую вилку, цепь в пыленепроницаемых кожухах, колеса большого размера, бак увеличенной емкости. Более мощный двигатель потребовал увеличения площади охлаждающих ребер и размеров глушителей шума впуска и выпуска.

С чего начинать счастливому обладателю мотоцикла после того, как покупка оформлена? Прежде всего — открыть замок седла и, приподняв седло, отвернуть винт, крепящий левый ящик. Извлечь оттуда инструменты и «Руководство по обслуживанию». Не торопясь, изучить хотя бы те разделы, которые посвящены первому выезду, и только после этого приступать к сборочным работам.

Прежде всего надо установить в переднюю вилку грязевой щиток и колесо. Обычно это не вызывает затруднений; нужно только следить за тем, чтобы расстояние между кронштейнами щитка и перьями вилки слева и справа было одинаковым. При монтаже переднего колеса рекомендуем с самого начала уяснить себе принцип действия его двухкулачкового тормоза: каждый кулачок отводит только одну колодку; поэтому очень важно обеспечить их синхронную работу согласно инструкции.

На нашем мотоцикле уже через 300—400 километров пробега обе колодки хорошо приработались к тормозному барабану и после 12 000 километров оказались изношены в равной степени.

После сборки мотоцикла следует проверить также уровень масла в коробке передач, давление воздуха в шинах (1,25 кг/см^2 в передней и 1,5 кг/см^2 в задней), натяжение задней цепи и правильность установки замковой пластинки соединительного звена, наличие достаточного количества смазки в резиновых защитных кожухах. Удалив из вентиляционных отверстий в верхних гайках передней вилки пластмассовые заглушки, снять мотоцикл с подставки и убедиться в том, что амортизаторы работают нормально.

Устанавливая батарею, следует обратить внимание на подключение: к «массе» подсоединяется минусовый вывод, а не плюсовый, как это было на прежних ЯВАХ.

Батарея имеет устройство для отвода паров электролита из мотоцикла, довольно простое, но все-таки требующее внимания при монтаже. Полностью полагаться на это устройство не советуем: хотя избыток электролита и уходит через пластмассовую трубку под мотоцикл, но это не гарантирует, особенно при высокой скорости движения, защиты заднего колеса и глушителей от повреждения кислотой. Поэтому с самого начала нужно поддерживать уровень и плотность электролита в батарее в соответствующих пределах.

Убедившись в исправности осветительных приборов, указателей поворота, стоп-сигнала и звукового сигнала, залив в бак топливную смесь, можно приступить к опробованию двигателя.

У нашего мотоцикла он пустился очень легко, как говорят, с пол-оборота, и ровно, ритмично заработал. Звук выхлопа показался непривычным—более «сухим», но отнюдь не громким. На этом фоне отчетливее прослушиваются механические шумы от работы отдельных деталей; они нас не беспокоили.

После прогрева двигателя — первая поездка, дающая возможность оценить ЯВУ на ходу и сравнить с прежними моделями. Новый мотоцикл существенно выше, посадка на нем отличается от той, что была на старых ЯВАХ. Добавьте сюда совершенно новую внешность, непривычный шум двигателя (о чем уже говорилось), плавность хода и, одновременно, устойчивость, жесткость всей конструкции — и вам станет понятна наша первая оценка модели «634-01».

Обкатка

В начальный период обкатки нагрузки ограничены, поэтому «Руководство по обслуживанию» разрешает применять бензин с октановым числом не ниже 82, а после обкатки, когда нагрузки возрастают, предписывает пользоваться более высокооктановым топливом. Поскольку стандартного бензина с таким октановым числом в нашей стране нет и готовая топливная смесь в колонках составлена на А-72, мы вначале брали равные количества бензинов А-76 и АИ-93 и добавляли 1/25 часть масла. Начиная же с 1000 километров пробега отказались от этого хлопотного занятия, не видя в нем большого смысла, и стали заправлять мотоцикл только бензином АИ-93 в смеси с маслом.

Уже в самом начале обкатки разрешена скорость до 75 км/час, которой вполне достаточно, чтобы не стать помехой другому транспорту.

После 1500 километров нагрузки на двигатель кратковременно доводили почти до максимальных, но повышали мы их постепенно, не допуская резких скачков. В результате к концу обкатки (2500 километров) мотоцикл уже «попривык» к достаточно длительной работе при скоростях 90—100 км/час. Такое постепенное, планомерное повышение нагрузок в соответствии с возможностями двигателя мы считаем основой правильной обкатки.

Неопытные мотолюбители, случается, совершают такую типичную ошибку: ни разу на протяжении всего периода обкатки не превысив скорости 50—60 км/час, надеются этим уменьшить износ двигателя. Может быть, это себя и оправдало бы в случае дальнейшей эксплуатации, со столь же низкими скоростями. А что происходит на деле?

Соблазн «дать полный «газ» бывает так велик, что вскоре после формального окончания обкатки, когда встретится «соперник», водителю изменяет выдержка. Начинается гонка. Стрелка спидометра, движущаяся к краю шкалы, гипнотизирует «гонщика». В пылу он не замечает первых признаков заедания поршней в цилиндрах и продолжает подхлестывать мотоцикл. Тут-то и убрать бы «газ», выжать рычаг сцепления... Но поздно! Визг шины заблокированного заднего колеса — и падение.

После этого, кое-как добравшись до дома, потрясенный случившимся, мотоциклист ищет причину. И приходится объяснять ему, что детали двигателя, работая до этой злосчастной «гонки» в легких условиях, не успели настолько приработаться, чтобы нормально выдержать пиковые механические и тепловые нагрузки, сопутствующие максимальным оборотам и скоростям. При

этом тепловое расширение поршня превысило величину зазора между ним и зеркалом цилиндра, что и привело к заклиниванию.

Не менее вредна для двигателя и работа с малым числом оборотов при больших нагрузках. Конечно, каждому водителю проще ездить без «лишних» переключений передач, но все-таки, когда скорость на четвертой передаче упадет по каким-либо причинам ниже 40 км/час, не пытайтесь поднять ее только увеличением «газа»! Пожалейте двигатель, включите третью передачу и тогда уж прибавляйте «газ». Повторяем эту истину, потому что не перевелись еще чудаки, считающие, будто работа на низких оборотах полезна для мотора. Двигайтесь на той передаче, которая обеспечивает достаточный запас крутящего момента. Многое здесь зависит от ситуации на дороге, от ее характера, состояния. Так, начиная обгон при скорости 40 км/час на четвертой передаче хотя бы на незаметном подъеме, вы перегружаете двигатель, и он протестует: медленно набирает обороты, работает со стуками, а в некоторых случаях, особенно при жаркой погоде, может «захлебываться». Систематическое злоупотребление такой ездой ускоряет износ кривошипно-шатунного механизма, цилиндров, поршней и других деталей двигателя.

Комфорт

Отличительная черта ЯВЫ-634 — результат разработки новой, значительно более жесткой рамы — резкое уменьшение возбуждаемых работой двигателя вибраций органов управления, бака, седла и подножек во всем диапазоне скоростей, используемых при обычной эксплуатации. Характерный для прежних мотоциклов резонанс этих вибраций, возникавший при скорости 80—85 км/час, сместился в область максимальных оборотов и скоростей, — по нашим наблюдениям, вибрации заметно возрастали лишь при 120—125 км/час.

Скорости 80—85—90 км/час, обычные для дальних туристских пробегов, стали настолько комфортными, что при первых поездках на мотоцикле, не успев к этой приятной особенности привыкнуть, невольно начинаешь сравнивать его с автомобилем.

Новый мотоцикл тяжелее своих предшественников, кроме того, он заметно подрос: прежде всего бросается в глаза более высоко расположенное по отношению к подножкам водителя седло, что, на наш взгляд, сделало посадку более устойчивой — колени несколько опустились, мотоциклом легче управлять на неровной дороге.

Хорошая работа амортизаторов в сочетании с колесами увеличенного диаметра позволяет более плавно преодолевать неровности дорожного покрытия. Только невысокие (ниже 165 см) владельцы новой ЯВЫ поначалу испытывают некоторые затруднения, когда нужно опустить ноги во время остановки, мотоцикл для них высоковат. Но в дальнейшем, после 4—5 тысяч километров пробега пружины амортизаторов и подушка седла несколько осаживаются, и это помогает привыкнуть к новой машине и ездить на ней вполне уверенно.

Не очень понравилось нам седло. Форма у него красивая, она как бы подчеркивает стремительные, острые линии всего мотоцикла, но к нему долго приходится приноравливаться.

Очень хороши рычаги сцепления и переднего тормоза с утолщениями на концах, которые делают их более безопасными в случае падения. Переключатели приборов освещения и сигнализации закреплены на руле хомутиками, дающими возможность регулировать положение по своему вкусу. Размеры и форма самого руля полностью оправданы при эксплуатации мотоцикла на хороших дорогах. На проселках же он несколько «рыскает», и начинаешь думать о том, что в этих условиях удобнее был бы более широкий руль.

У мотоцикла резко уменьшилось число деталей, вибрации которых порождали посторонний шум; для крепления бака, щитков и ряда других узлов использованы мягкие элементы из резины; защитные кожухи цепи — тоже резиновые, корпус фары, глушитель впуска, фонарь указателя поворота, подседельный ящик — пластмассовые.

Колеса с шинами «Барум» М-9 обладают хорошим сцеплением с разным покрытием — асфальтом, бетоном, гравием. Мотоцикл заметно устойчивее своих предшественников и на бездорожье. Но мы хотим предостеречь малоопытных водителей от переоценки этих качеств: ЯВА все же не кроссовая машина.

Как показали наши испытания, очень эффективно действуют тормоза, при умелом пользовании которыми даже на мокром асфальте мотоцикл можно «осадить» резко, как хороший легковой автомобиль. Однако не следует злоупотреблять таким приемом — водители, едущие сзади, как правило, не знают об этой способности мотоцикла.

Характеристики задних амортизаторов, практически не имеющих устройства для регулирования жесткости, соответствуют увеличенной общей грузоподъемности мотоцикла — 180 кг. Вследствие этого при езде без пассажира амортизаторы кажутся несколько более жесткими, чем хотелось бы. В то же время при полной нагрузке они обеспечивают достаточно плавное движение по дорогам среднего качества.

Двигатель и бензин

Мощность 22 л. с. при 5000 об/мин обеспечивает, как показал опыт, вполне достаточные для наших дорог скорость и приемистость.

Неосторожному новичку не всегда удается совладать с машиной при резком включении сцепления. Здесь дело в большом крутящем моменте. На твердом сухом покрытии переднее колесо может подняться с легкостью, которой не ждут от довольно массивного мотоцикла, а благополучно опустить колесо удается не каждому. Наиболее опасны такие ситуации при езде с пассажиром. Правильное пользование рычагом сцепления исключает отрыв переднего колеса даже при наибольших ускорениях.

Двигатель отличается хорошей приспособляемостью — в этом он превосходит некоторые значительно более мощные, но излишне форсированные, высокооборотные моторы и позволяет ехать по трассе с многочисленными крутыми поворотами и подъемами, довольно редко переключая передачи.

Часто спрашивают, можно ли применять бензин А-76 на новой ЯВЕ. Во время поездки в горы Кавказа нам случалось покрывать большие расстояния, пользуясь этим бензином. Мотор довольно сносно переносит его, но успех зависит как от регулировки, так и от состояния деталей: от степени приработки, количества нагара, особенно на днищах поршней, в головках цилиндров и выпускных окнах; от температурного режима работы, связанного, в свою очередь, с погодой и манерой управления. Следует учитывать также некоторое различие характеристик бензина, заправляемого в бак на разных АЗС, — в одних случаях мотор работает «мягче», в других — явно детонирует.

Двигатель нашей ЯВЫ был склонен к детонации (на бензине А-76) в жаркое время, особенно при большой нагрузке и невысоких оборотах, например, в начале обгона, энергично выполняемого со скорости 70—80 км/час на прямой передаче. Тогда отчетливо слышались и отдельные «металлические» удары в цилиндрах и целые их «очереди», приводившие к падению мощности. Для прекращения детонации иногда достаточно было немного уменьшить «газ». При работе на бензине АИ-93 подобных явлений практически никогда не наблюдалось.

Установка опережения зажигания на нижнем пределе не оказывала заметного влияния на детонацию. Наибольший эффект давало частое — через каждые 600—700 километров пути — удаление нагара с поршней и из головок цилиндров. Разумеется, в этих условиях требовалось уменьшить степень сжатия установкой дополнительных прокладок под головки, но у нас их не было.

Возникновение детонации зависит, конечно, от индивидуальных особенностей того или иного экземпляра двигателя — какие-то из них будут «терпимее» к бензину А-76, но использование его следует рассматривать только как исключение. Копеечная «экономия» на марке бензина может обернуться бедой. Если все же по каким-то причинам приходится ездить на А-76, то, вероятно, достаточно поставить прокладку толщиной около 1 мм из алюминия или отожженной меди.

Мы пробовали пользоваться разными маслами, применяемыми обычно для двухтактных двигателей мотоциклов: авиационными МС-20 и МС-14, дизельными, автолами и т. п. в пропорции 1 : 30 к бензину. Двигатель совершенно исправно работал при использовании в этой смеси обычного автола, имеющегося на всех АЗС.

Бак емкостью 16 литров позволяет избегать ситуации, когда при заправке «пять литров — мало, а десять не входят». После того, как из бака вырабатается 11—12 литров топлива, при умеренной скорости остатка хватает еще на 100—120 километров. Наш мотоцикл при скорости около 100 км/час на хорошей дороге расходовал примерно 5 литров топлива на 100 километров.

Обслуживание

На счетчике спидометра — более 12 000 километров. На протяжении этого пробега ЯВА не обнаружила ни одного серьезного дефекта, если не

считать, что однажды оборвался трос сцепления (некачественная пайка).

Обслуживание мотоцикла в течение дождливого московского лета прошлого года состояло главным образом из почти ежедневной мойки. Чистый мотоцикл, даже когда он, подобно нашему, хранится «под столбом», неплохо противостоит коррозии. Мыть его просто: у него меньше труднодоступных мест, чем на ЯВАХ прежних моделей.

Замасленные места периодически мыли керосином, следя за тем только, чтобы он не попал на шины, седло и подножки. Особенно важна чистота двигателя, так как от этого зависит его охлаждение.

В коробке передач используем масло МС-20. «Экономить» мы не хотели и поэтому сменили его не только после обкатки, но и перед дальним пробегом, когда на счетчике было около 7000 километров. Тогда же добавили смазку ЦИАТИМ-201 в средний опорный подшипник кривошипно-шатунного механизма и подобрали состав смеси для амортизаторов передней вилки: примерно 70 процентов веретенного масла и 30 процентов МС-20. Такая, более вязкая, чем чистая «веретенка», смесь лучше подходит для жаркого лета. Разумеется, зимой эта смесь непригодна: из-за чрезмерной вязкости амортизаторы перестают реагировать на мелкие и средние неровности, а на более крупных могут поломаться.

Хотим посоветовать всем новичкам, купившим ЯВУ: перед заменой масла в амортизаторах изучите их конструкцию. Она подробно описана в книге А. К. Михеева и Б. В. Синельникова «Ремонт мотоциклов ЯВА» («Машиностроение», Москва, 1971).

Первый раз менять масло лучше в присутствии опытного товарища. Наиболее частая и, к сожалению, далеко не безобидная ошибка, которую многие допускают, состоит в том, что болт-пробку М6 в нижнем отверстии подвижной трубы затягивают до конца, когда еще направляющий штифт наконечника амортизатора не попал в ответное гнездо в днище. Обычно это приводит к поломке амортизатора.

У нового мотоцикла нет механизма, автоматически выключающего сцепление при переключении передач. Пересев на него со старой ЯВЫ, вы обнаруживаете, что этот «автомат» в какой-то мере отучил вас правильно пользоваться классическим рычагом сцепления на левой стороне руля. Но уже полчаса спустя вы об этом забываете, тем более что новая ЯВА оснащена световыми указателями поворота, так что левая рука теперь может быть занята только рычагом сцепления. В то же время упрощение механизма выключения сцепления позволило эффективно защитить цепную передачу от пыли; она заключена в замкнутую систему кожухов, заполненных графитной смазкой, и служит намного больше.

Мы постоянно контролировали натяжение задней цепи и состояние ее резиновых защитных кожухов. В первый день эксплуатации наполнили оба кожуха смазкой ЦИАТИМ-201 с добавлением 3—5 процентов коллоидного графита и довольно часто, как только появлялась возможность, проверяли состояние цепи и наличие смазки, которую при необходимости добавляли. После первых 5000 километров пробега цепь, кожухи и звездочки сняли, вымыли в керосине и, заменив смазку, собрали. При этом защитные чехлы, чтобы они изнашивались равномернее, поменяли местами. Таким образом, главной цепи мы уделили больше внимания, чем это предусмотрено «Руководством по обслуживанию», полагая, как всегда, что цепь — одна из самых быстроизнашивающихся деталей. Однако результаты эксплуатации опровергли наши представления: за 12 000 километров пробега цепь вытянулась так незначительно, что ось колеса пришлось сместить назад по сравнению с первоначальным положением всего на 3 мм. Это примерно в два раза меньше, чем на старой ЯВЕ.

К сожалению, у отдельных мотоциклов, поступивших в продажу, были резиновые кожухи немного большей длины, чем это предусматривалось чертежами. Такие кожухи при монтаже неизбежно изгибались, и цепь, как только не доставало смазки, перетирала их. Мы связались с заводом, и нам сообщили, что уже приняты меры, исключающие этот дефект.

Накладки тормозных колодок износились за это время незначительно, и мы надеемся проехать еще 10—15 тысяч километров без их замены.

Поскольку мотоцикл мы не щадили, износ шин уже заставляет думать о приобретении новых. Характер износа передней и задней покрышек, естественно, разный, так как неодинаковы условия их работы. Высота протектора по середине беговой дорожки как у передней, так и у задней шин уменьшилась до 4 мм. Это почти половина полного размера. Давление в шинах мы постоянно контролировали. Более быстрый износ передней покрышки по сравнению с прежними моделями ЯВЫ является неизбежным следствием высокой эффективности переднего двухкулачкового тормоза.

Мы периодически проверяли бумажный фильтрующий элемент воздухоочистителя и продувкой (изнутри наружу) удаляли из него пыль. В новой конструкции воздухоочистителя бумажный фильтр полностью защищен от замасливания смесью, выбрасываемой из карбюратора, что нередко наблюдалось на прежних ЯВАХ. До сих пор фильтр не нуждается в замене, так как никаких признаков переобогащения смеси и падения мощности двигателя нет.

Должны предупредить владельцев новых ЯВ из первых партий. На некоторых машинах из-за обратного выброса смеси содержащееся в ней масло разрушало днище корпуса воздушного фильтра, и в двигатель поступал неочищенный воздух. Проверьте состояние корпуса и, если обнаружите дефект, ликвидируйте отверстие, хотя бы при помощи ткани и эпоксидного клея. На мотоциклах последующих партий такие случаи не встречались.

Электрооборудование нашей ЯВЫ не обнаружило каких-либо дефектов. Время от времени проверяем чистоту и надежность электрических соединений. Хотим обратить внимание на необходимость хорошего контакта белого провода, идущего от регулятора, с «массой», так как соответствующим болтом одновременно крепится пластмассовый подседельный ящик. Ослабление этого контакта нарушает нормальную работу реле-регулятора.

Комплексный класс

Вряд ли нужно доказывать, что занятия в хорошо оборудованном классе, с использованием технических средств, необходимых наглядных пособий и разрезных действующих макетов (когда каждое слово преподавателя и каждая строка текста предметно иллюстрируются) — верный путь повышения знаний курсантов.

В 1975 году мы решили показать на страницах журнала, как это делают наши лучшие учебные организации. Выбор пал на таганрогскую образцовую автошколу ДОСААФ, на базе которой в минувшем году проводился всероссийский учебно-методический сбор. По заданию редакции в Таганрог выезжал корреспондент журнала художник О. ШОРОХ.

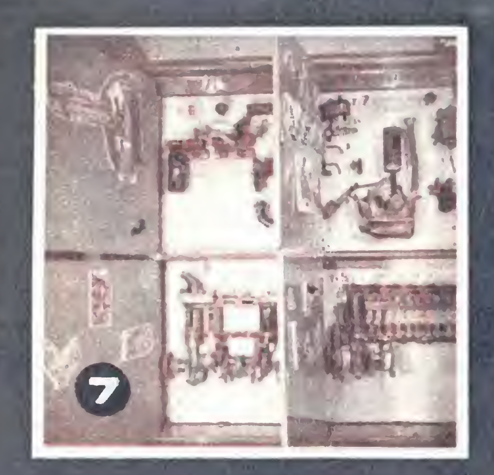
Сегодня мы предлагаем первый из серии плакатов — «Оснащение комплексного класса для изучения устройства автомобиля».

Площадь класса 70 м^2. На каждом рабочем месте смонтирован пульт контрольно-программированного обучения (КПО) системы ДОН, связанный с главным пультом 11 преподавателя. Последний стол в среднем ряду дополнительно имеет углубление 18, обычно закрытое крышкой, в котором хранится диапроектор ЛЭТИ. Столы, начиная с четвертого, приподняты один относительно другого на 10—15 см. Такое построение удобно для показа диапозитивов и фильмов. Переоборудование класса в кинозал занимает считанные секунды, которые необходимы, чтобы одна общая штора 2 с приводом от электромотора закрыла стену с окнами.

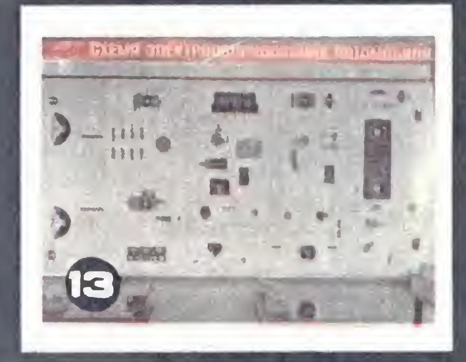
У задней стены на поворотных стойках установлены передний мост с рулевым управлением и задние мосты (позиции 1 и 17). Боковые проходы тоже заполнены. В левом на стойках размещены двигатель, коробка передач и раздаточная коробка (3, 4, 5) одного из базовых автомобилей, например ГАЗ—66. В правом — такие же агрегаты (12, 14, 15) автомобиля другой модели, например ЗИЛ—130.

Глухая боковая стена класса занята двумя электросхемами. Одна из них — принципиальная схема электрооборудования, схема-чертеж 13, по которой можно проследить путь тока в любой цепи — стоит лишь нажать соответствующую кнопку. Другая — монтажная схема 16 со всеми действующими приборами. Сравнение их в работе позволяет быстро усваивать любой материал.

Передняя стена насыщена особенно плотно. Над классной доской 9 закреплен экран 8. По обе стороны от доски сделаны в два ряда демонстрационные шкафы 7 и 10. Специальные направляющие позволяют перемещать шкафы параллельно стене и создавать наиболее удобные сочетания показываемых деталей, приборов, агрегатов. «Начинка» шкафов-комбайнов (так их называют для краткости) строго увязана с программой, заложенной в ДОН. Ниже размещены шкафы 6 для хранения пособий и мелких деталей.


7


10

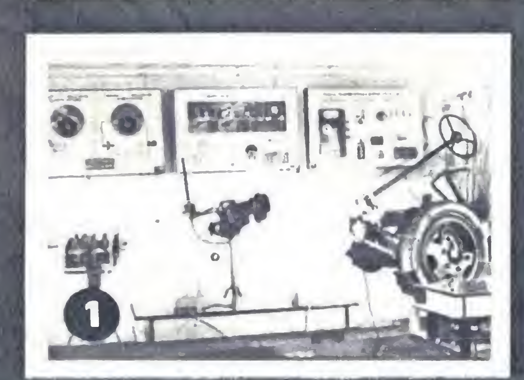

13

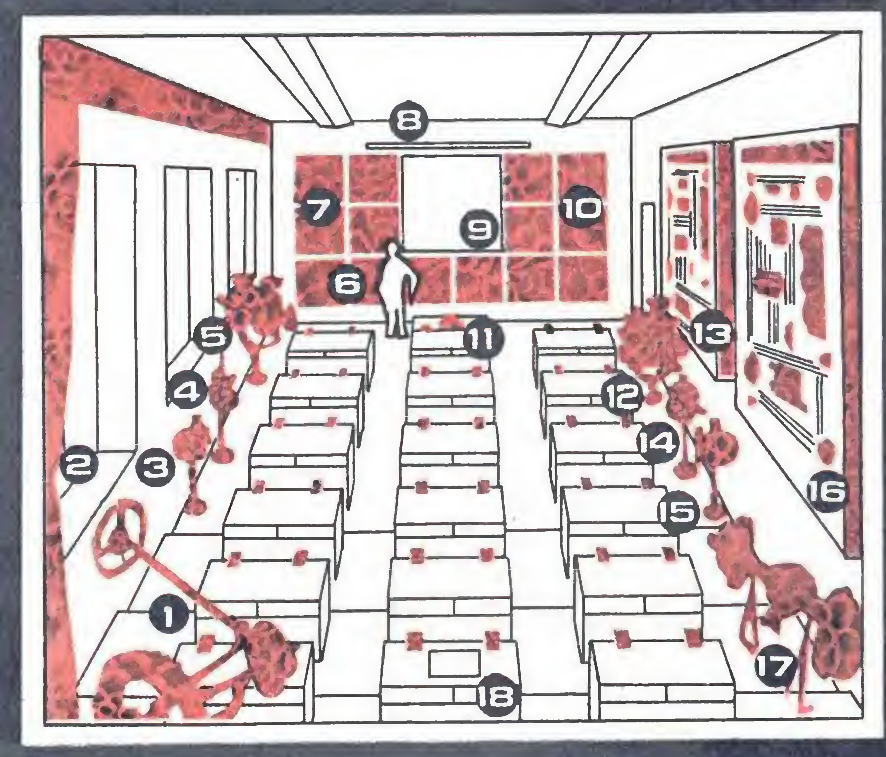

6

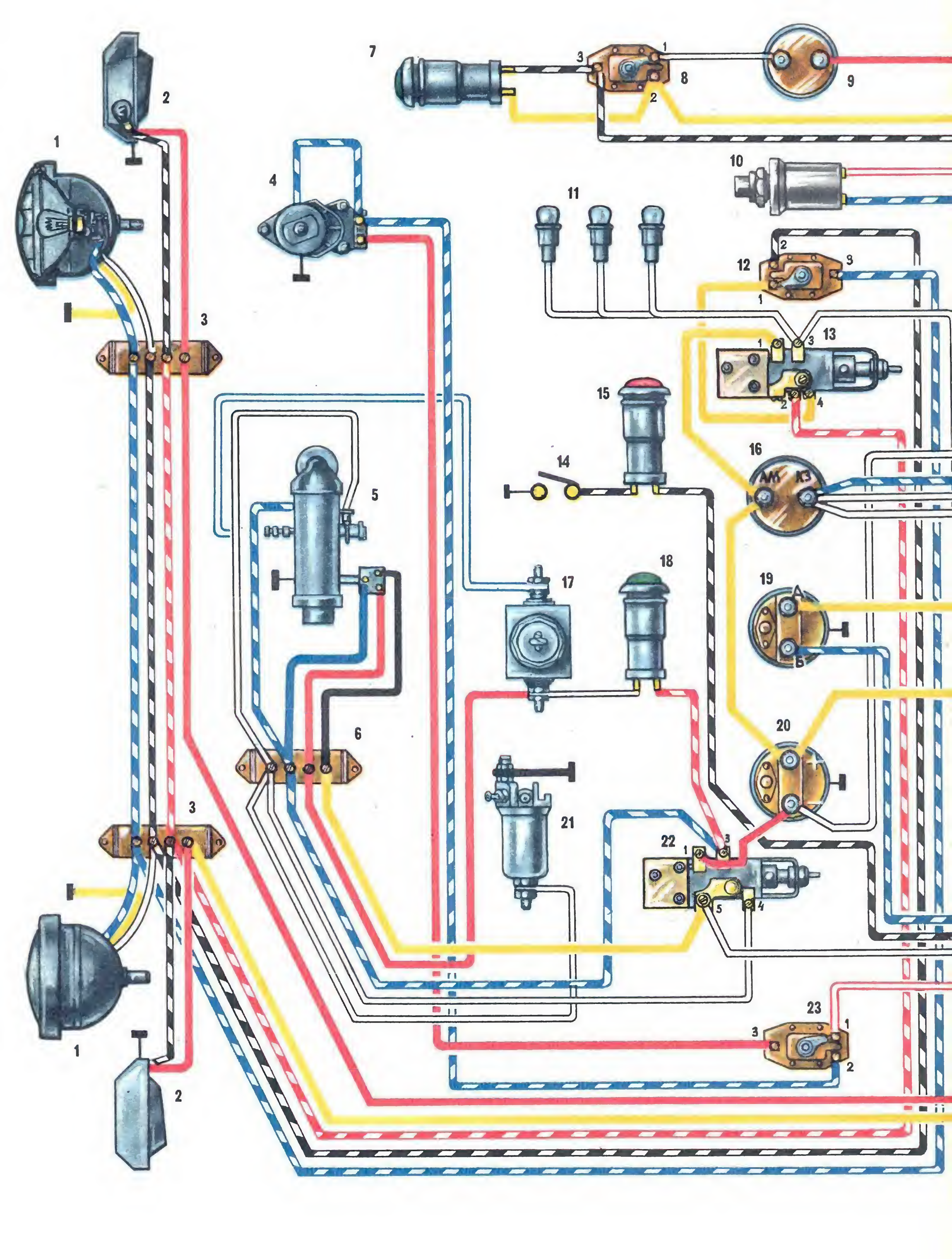

16


17


3 4 5


1


8
7
9
10
6
5
11
13
4
12
2
3
14
16
15
1
17
18



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
АМ
КЗ
Д
Б

СХЕМА ЭЛЕКТРО-ОБОРУДОВАНИЯ МОТОКОЛЯСКИ СЗД

1 — фара; 2 — подфарник; 3 — соединительная панель; 4 — стеклоочиститель; 5 — отопитель; 6 — панель отопителя; 7 — фонарь указателя поворота; 8 — переключатель указателей поворота; 9 — прерыватель указателей поворота; 10 — включатель стартера; 11 — лампы освещения приборов; 12 — переключатель света фар; 13 — центральный переключатель света; 14 — включатель нейтрального положения; 15 — указатель нейтрального положения; 16 — замок зажигания; 17 — контрольная спираль отопителя; 18 — контрольная лампа отопителя; 19 — указатель уровня топлива; 20 — амперметр; 21 — бензонасос; 22 — включатель отопителя; 23 — включатель стеклоочистителя; 24 — свеча зажигания с наконечником; 25 — конденсатор; 26 — прерыватель; 27 — аккумуляторная батарея; 28 — катушка зажигания; 29 — подкапотная лампа; 30 — реле включения стартера; 31 — плафон с лампой; 32 — кнопка звукового сигнала; 33 — реле-регулятор; 34 — генератор; 35 — звуковой сигнал; 36 — блок предохранителей; 37 — розетка; 38 — стартер; 39 — соединительная панель; 40 — включатель стоп-сигнала; 41 — соединительная панель; 42 — задний фонарь; 43 — указатель уровня топлива; 44 — соединительная панель; 45 — фонарь стоп-сигнала и освещения номерного знака; 46 — соединительная панель.

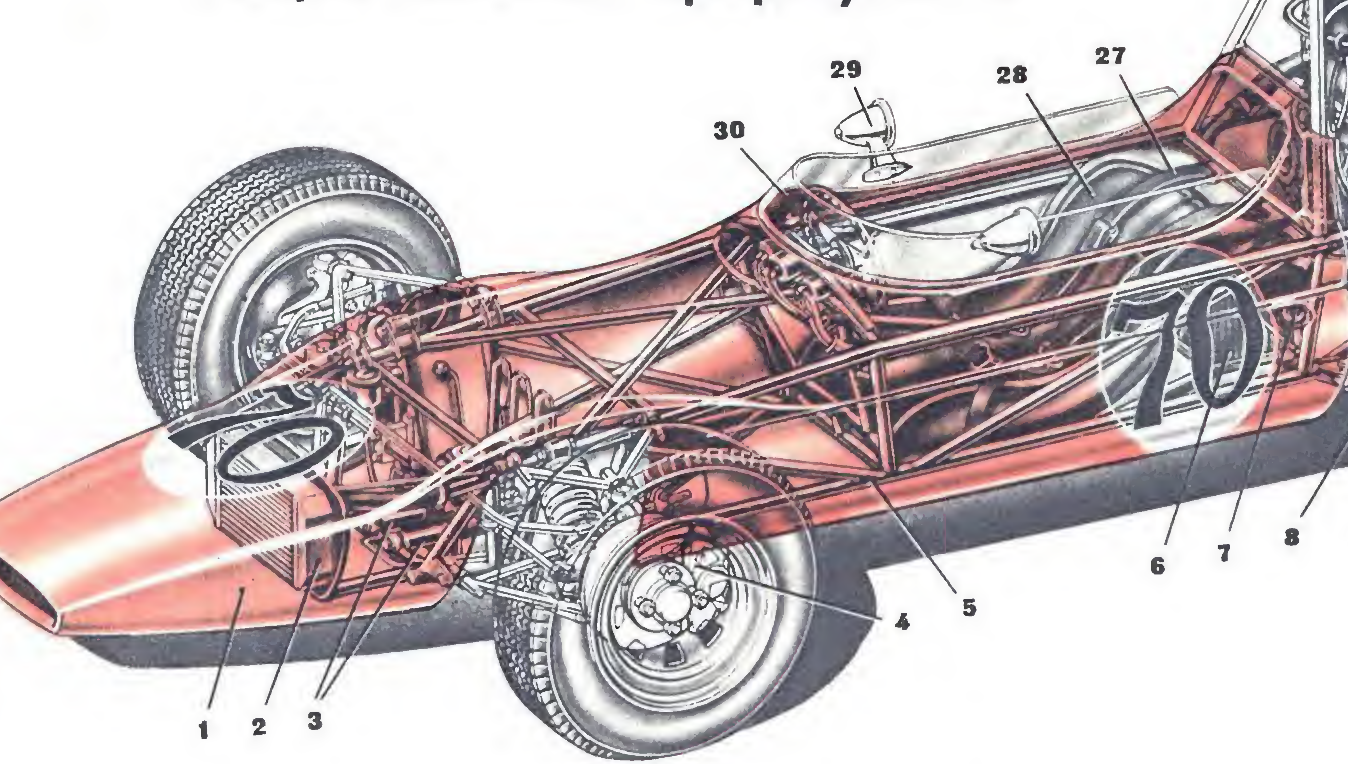
Условные обозначения цвета проводов:



Художник Т. Полтавцева

«ЭСТОНИЯ—18»

Гоночный автомобиль национальной формулы 3



Выпускается по заказу ЦК ДОСААФ СССР

1 — кузов из стеклопластика; 2 — радиатор с горизонтальным протоком воды; 3 — сдвоенные главные тормозные цилиндры; 4 — алюминиевая скоба дискового тормоза; 5 — пространственная трубчатая рама; 6 — аккумулятор; 7 — заправочная горловина левого бортового бензобака; 8 — конденсационный маслосборный бачок; 9 — блок электронного зажигания; 10 — реактивная тяга задней подвески; 11 — вильчатый рычаг задней подвески; 12 — сферический шарнир подвески; 13 — винт регулировки сопротивления амортизатора; 14 — колесо (отлитое из магниевого сплава); 15 — диск заднего тормоза; 16 — стойка независимой задней подвески; 17 — выпускная труба без глушителя; 18 — коробка передач; 19 — баллон системы пожаротушения; 20 — регулируемое соединение стабилизатора подвески со стойкой; 21 — двигатель; 22 — шланг от сапуна к маслосборному бачку; 23 — съемная распорка защитной дуги; 24 — двухкамерный карбюратор без воздушного фильтра; 25 — горловина расширительного бачка; 26 — защитная дуга; 27 — четырехточечные ремни безопасности; 28 — сиденье гонщика; 29 — зеркало заднего вида в обтекаемом корпусе; 30 — ветровой щиток.

Художник Ю. Матвеев

Таллинский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ) на протяжении более чем полутора десятков лет строит по заказу ЦК ДОСААФ СССР небольшими партиями гоночные автомобили. Они идут в спортивные клубы и секции. Первая гоночная машина с маркой «Эстония» была сделана в 1958 году. С тех пор из ворот предприятия вышло 374 автомобиля разных моделей и гоночных формул. В настоящее время ТОАРЗ производит три модели: «Эстония—15М» с двигателем «ИЖ—Юпитер» (347 см³), «Эстония—16М» с двигателем «Москвич—412» (1478 см³) и «Эстония—18» с двигателем ВАЗ (1198 см³). Годовой выпуск всех машин составляет 50 штук. По сравнению с масштабами производства «москвичей» или даже «запорожцев» эта цифра очень мала. Однако если сопоставить ТОАРЗ со специализированными зарубежными предприятиями, изготовляющими гоночные машины формул 3, «Фау», «Блю» и других, то надо сказать, что автомобилей «Эстония» выпускается за год не меньше, чем, например, «титанов», «сертиссов» или «металэксов».

Последняя модель завода — «Эстония—18». Эта машина отвечает техническим требованиям всесоюзной формулы 3 и формулы «Эстер» (для соревнований на Кубок дружбы социалистических стран).

В соответствии с этими требованиями у нее нефорсированный двигатель ВАЗ—2101 (62 л. с.). Отличия от серийного образца сводятся в основном к выпускной трубе без глушителя, замене воздушного фильтра карбюратора двумя расширяющимися воздухоприемными насадками и установке электронной бесконтактной системы зажигания вместо серийной.

Шасси сохраняет много общего с моделью «Эстония—16М». Его основу составляет рама (см. рисунок) в виде пространственной фермы из хромансилевых (сталь 30ХГСА) труб размером 28×1,5 и 20×1,5 мм. Защитная дуга, расположенная позади гонщика, как предписано техническими требованиями, сделана из хромансилевой трубы размером 36×2 мм. Рама в сборе весит 40 кг — примерно столько же, сколько у зарубежных машин.

Гонщик полулежит — угол наклона спинки сиденья к горизонту составляет 50 градусов. Таким образом удалось сделать машину низкой. Это качество в сочетании с узким (660 мм) кузовом из стеклопластика обеспечило малую лобовую площадь и, следовательно, сравнительно небольшие аэродинамические потери.

«Эстония—18» может развивать скорость до 190 км/час.

Силовой агрегат, укрепленный на раме при помощи пальцев и резиновых втулок, расположен позади гонщика, впереди задних, ведущих колес. Вращение к ним передается через трансмиссию, которая выполнена с использованием картера и главной передачи от автомобиля ЗАЗ—968. Все шестерни коробки передач установлены не на бронзовых втулках, а на игольчатых подшипниках; передачи включаются посредством муфт с торцевыми кулачками. Отказ от синхронизаторов не только дал выигрыш в весе и надежности, но и позволил уменьшить время на переключение.

Как у всех современных гоночных автомобилей, коробка передач «Эстонии—18» сконструирована таким образом, что, не снимая ее с машины, а демонтировав лишь заднюю крышку, можно быстро заменить все пары шестерен другими, наилучшим образом отвечающими характеру трассы. Для такого подбора предусмотрен комплект из 17 сменных пар шестерен, передаточные числа которых варьируются от 2,53 до 0,96.

Помимо правильной «настройки» трансмиссии в соответствии с особенностями трассы, очень большое влияние на спортивные результаты оказывает точный подбор параметров подвески. Для этого в передней и задней подвеске «Эстонии—18» предусмотрены резьбовые муфты, позволяющие изменять сход и развал колес, применены клеммовые зажимы, облегчающие изменение жесткости регулированием длины плеча обоих стабилизаторов поперечной устойчивости. Имеет значение и высота корпуса машины относительно дороги; клиренс можно быстро менять посредством резьбовых шайб, поджимающих пружины подвески.

Из всех устройств, служащих для «настройки» подвески, особо следует остановиться на регуляторах сопротивления амортизаторов, которые у «Эстонии—18» сделаны на базе деталей аналогичного узла «Москвича». В амортизаторе уменьшено дросселирующее отверстие клапана отбоя и увеличено предварительное напряжение пружины; изготовлен новый резервуар с механизмом, позволяющим, не разбирая всего узла, устанавливать (посредством наружной поворотной головки) один из восьми вариантов силы сопротивления при ходе отбоя.

Все рычаги подвески сварены из хромансилевых трубок размером 20×1,5 и 22×2 мм и оснащены сферическими шарнирами ШС-8, ШС-12 и ШС-15. По своей схеме передняя и задняя подвески мало отличаются от широко известных гоночных конструкций: спереди — два поперечных рычага неравной длины, сзади — четырехзвенная рычажная комбинация. Стойка передней подвески — кованая, стальная использована от автомобиля «Москвич», а для задней подвески (как на «Эстонии» моделей «9» и «16М») сварена из 2-миллиметрового стального листа.

Для наилучшей управляемости при движении на поворотах колесам придан отрицательный угол развала: передним — 1 градус, задним — 1,5 градуса, а сход колес (спереди и сзади) составляет 3 мм. Поскольку в ходе гонки часты резкие торможения, сопровождающиеся резкими «клевками», оси рычагов передней подвески расположены не параллельно дороге, а под углом к ней в 4 градуса, чтобы уменьшить этот неприятный эффект.

Несколько слов о тормозах. Они — дисковые с раздельным приводом (в интересах безопасности) для передних и задних колес. Оба главных тормозных цилиндра, работающие не последовательно (как на «жигулях»), а параллельно, взяты от ЗАЗ—965, а задние тормозные колодки и поршни — от ВАЗ—2101. Скобы и диски тормозов — собственной конструкции, причем, поскольку при торможении на передние колеса приходится бо́льшая нагрузка, диаметр их дисков и рабочих цилиндров больше, чем задних.

Как известно, автомобильные гонки с их высокими скоростями предъявляют особые требования к безопасности спортсмена. С учетом их на «Эстонии—18» устанавливается система пожаротушения, куда входят огнетушитель ОУБ-7 с распылителями, обращенными к топливным бакам, бензонасосу, карбюратору. Она может быть приведена в действие как с места водителя, так и снаружи. Этим же целям служат наружный выключатель «массы» системы электрооборудования, мощная защитная дуга, четырехточечные ремни безопасности и изоляция от места водителя топливных баков (общей емкостью 40 л).

Новый гоночный автомобиль изготовлен из высокопрочных и легких материалов (кузов из стеклопластика, рама и рычаги подвески из хромансилевой стали, колеса из магниевого сплава), что позволило снизить сухой вес до 490 кг.

Первые партии машин «Эстония—18» поступили в спортивные клубы и секции в 1974 году и прошли боевое крещение в гонках чемпионата СССР.

К. КЕЕЛЬ, инженер

г. Таллин

Техническая характеристика

Двигатель: число цилиндров, их диаметр и ход поршня — 4×76×66 мм; рабочий объем — 1198 см³; степень сжатия — 8,8; система зажигания — электронная, бесконтактная.

Трансмиссия: число передач — 4; передаточные числа: I — 1,94; II — 1,40; III — 1,18; IV — 1,04; межосевое расстояние — 72,8 мм; модуль шестерен — 2,75 и 3,5; передаточное число главной передачи — 4,12.

Подвеска колес: независимая спереди и сзади на винтовых пружинах из 10-миллиметрового прутка (сталь 60С2А); жесткость подвески, приведенная к колесу, — 9,3 кг/см спереди и 11,5 кг/см сзади; ход колес (вверх) — 60 мм; амортизаторы — с регулируемой величиной сопротивления при ходе отбоя; стабилизаторы поперечной устойчивости — торсионные с регулируемым плечом, изготовлены из 14-миллиметрового прутка (сталь 60С2А).

Колеса и шины: литые из магниевого сплава МЛ5; вес — 4,45 кг (переднее) и 4,8 кг (заднее); ширина обода — 190 мм (переднее) и 230 мм (заднее); размер шин — 6,50—13 (спереди) и 7,50—13 (сзади); давление в шинах — 1,0—1,5 кг/см².

Тормоза: дисковые с раздельным гидравлическим приводом; диаметр дисков — 250 мм (спереди) и 240 мм (сзади); диаметр рабочих цилиндров — 54 мм (спереди) и 48 мм (сзади); тормозной путь до полной остановки при скорости 172 км/час — 120 м.

Рулевой механизм: реечный; передаточное число — 10,0; максимальный угол поворота колеса — 29 градусов; минимальный радиус поворота — 4,75 м; число оборотов руля от упора до упора — 1,61; диаметр рулевого колеса — 250 мм.

Размеры и габарит: база — 2350 мм; колея — 1420 мм; длина — 4050 мм; ширина — 1675 мм.



Новое в Правилах дорожного движения

При нынешних темпах автомобилизации, о которых так много говорят в последнее время, обстановка на наших дорогах меняется с поразительной быстротой. Если сравнить размеры движения, численность автомобильного парка вчера и сегодня, мы увидим, что путь, который раньше занимал несколько лет, теперь преодолевается за какой-нибудь год-другой. Все это заставляет постоянно изыскивать новые возможности дальнейшего повышения безопасности движения, вносит свои коррективы в документы, которые регламентируют те или иные стороны нашей автомобильной жизни. Изменения, происходящие в ней буквально на наших глазах, продиктовали и новую редакцию некоторых пунктов Правил дорожного движения (она принимается с апреля 1975 года). Факт, который лишний раз подтверждает известную истину: Правила эти не теория, как полагают еще некоторые водители, а свод всего того, что прошло проверку и положительно зарекомендовало себя в практике организации движения.

Доказали, например, свою эффективность в снижении тяжести последствий при авариях ремни безопасности и аптечки — надо предусматривать соответствующие требования в Правилах. Появились на наших дорогах специальные полосы для замедления и ускорения движения — и возникла необходимость обусловить порядок проезда и этих участков дорог. С 1975 года введен в действие новый ГОСТ на дорожную разметку — надо привести в соответствие с ним и одноименный раздел Правил. Решено включить в Правила из ГОСТа на дорожные знаки и сведения о цвете как самих знаков, так и дополнительных средств информации. Дело в том, что в иллюстрациях к официальному изданию Правил они выполнены только в одном цветовом варианте, и у водителей возникли недоуменные вопросы.

Можно было бы подобным образом объяснить и другие нововведения, но, думается, в этом нет нужды: читатели легко их найдут и разберутся в существе без чьей-либо подсказки. Тем более что значительная часть поправок носит чисто редакционный характер и призвана дать более четкую формулировку некоторым положениям.

А теперь познакомьтесь с теми пунктами Правил дорожного движения, которых коснулись изменения и дополнения. Вы прочтете их здесь в новой редакции.

На рисунках показаны все виды дорожной разметки под теми номерами, которые присвоены им Правилами дорожного движения.

12. Водитель обязан:

. . . .

б) перед началом движения на транспортном средстве, оснащенном ремнями безопасности, пристегнуть себя и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями; при управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема; (далее по тексту).

24. Предупреждающие знаки (общий признак предупреждения — треугольник с красным окаймлением и белым или желтым фоном) информируют водителя... (далее по тексту).

26. Запрещающие знаки (общий признак запрещения — круг, кроме знака 2.15, с красным окаймлением и белым или желтым фоном, за исключением знаков 2.1, 2.15 с красным и знаков 2.22, 2.23 с голубым фоном) вводят определенные ограничения в движении или (знаки 2.25 — с черным окаймлением) отменяют ограничения.

. . . .

2.15 «Проезд без остановки запрещен». Запрещается движение без остановки у стоп-линии, а если ее нет, — у знака... (далее по тексту).

33. Указательные знаки (общий признак указания — прямоугольник с голубым фоном, кроме знаков 4.5а и 4.6а, имеющих белый или желтый фон, и знаков 4.1 и 4.2, имеющих желтый фон) сообщают... (далее по тексту).

35. Дополнительными средствами информации служат таблички с белым, желтым или голубым фоном;

. . . .

5.12. «Стоп». Указывает место остановки транспортных средств у дорожного знака 2.15 и при сигнале светофора или регулировщика, запрещающем движение. Табличка 5.12 дублирует стоп-линию.

36. Таблички 5.1 — 5.7, 5.8 (а, в), 5.9, 5.10 размещаются непосредственно под знаком или светофором, к которым они относятся.

Табличка 5.7 с изображением легкового автомобиля распространяет действие знака, с которым она применяется, и на грузовые автомобили с разрешенным максимальным весом менее 3,5 т, а табличка с изображением грузового автомобиля — только на грузовые автомобили, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т... (далее по тексту).

ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА (по ГОСТ 13508—74)

40. К разметке относятся линии, надписи и иные обозначения на проезжей части, бордюрах и других элементах дорог и дорожных сооружений, устанавливающие порядок дорожного движения, показывающие габариты дорожных сооружений или указывающие направление дороги.

Разметка делится на горизонтальную и вертикальную и применяется самостоятельно, а также в сочетании с дорожными знаками или светофорами.

41. Горизонтальная разметка используется для обозначений на проезжей части и имеет белый цвет, кроме линий 1.4, 1.10 и 1.17 желтого цвета.

Вертикальная разметка используется для обозначений на бордюрах и других элементах дорог и дорожных сооружений и представляет собой сочетание полос черного и белого цветов.

Горизонтальная разметка

42. Горизонтальная разметка имеет следующее назначение:

1.1 — разделение транспортных потоков противоположных направлений и обозначение границ полос движения в опасных местах на дорогах; обозначение границ участков проезжей части, на которые въезд запрещен; обозначение границ мест стоянки транспортных средств и края проезжей части дорог, не отнесенных по условиям движения к скоростным;

1.2 (широкая сплошная линия) — обозначение края проезжей части на скоростных дорогах;

1.3 — разделение транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих четыре и более полос движения;

1.4 — обозначение мест, где запрещена остановка, кроме транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам (применяется самостоятельно или в сочетании со знаком 2.22 «Остановка запрещена» и наносится у края проезжей части или по верху бордюра);

1.5 — разделение транспортных потоков противоположных направлений на

дорогах, имеющих две полосы, когда не запрещен выезд на полосу, предназначенную для движения во встречном направлении; обозначение границ полос движения при наличии двух и более полос, предназначенных для движения в одном направлении, когда выезд на соседнюю полосу не запрещен;

1.6 (прерывистая линия, у которой длина штрихов в три раза превышает промежутки между ними) — обозначение приближения к сплошной линии 1.1, которая разделяет транспортные потоки противоположных или попутных направлений;

1.7 (прерывистая линия с короткими штрихами и равными им промежутками) — обозначение полос движения в пределах перекрестка;

1.8 (широкая прерывистая линия) — обозначение границы между полосой ускорения или замедления и основной полосой проезжей части (на перекрестках и пересечениях дорог в разных уровнях, в зоне автобусных остановок и т. п.);

1.9 — обозначение границ полос движения, когда направление движения по этим полосам может изменяться на противоположное;

1.10 — обозначение мест, где запрещена стоянка (применяется самостоятельно или в сочетании со знаком 2.23 «Стоянка запрещена» и наносится у края проезжей части или по верху бордюра);

1.11 — разделение транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы движения, и обозначение границ полос движения, когда маневрирование разрешено только из одной полосы;

1.12 (стоп-линия) — указание места, где водитель должен остановиться при наличии знака 2.15 «Проезд без остановки запрещен» или при запрещающем сигнале светофора (регулировщика);

1.13 — указание места, где водитель обязан при необходимости остановиться, уступая дорогу транспортным средствам, приближающимся по пересекаемой дороге (разметка 1.13 может применяться только при наличии перед перекрестком знака 1.6 «Пересечение с главной дорогой»);

1.14 («зебра») — обозначение пешеходного перехода (разметка может быть дополнена стрелами, указывающими направление движения пешеходов);

1.15 — обозначение места, где велосипедная дорожка пересекает проезжую часть;

1.16 — обозначение островков в местах разделения или слияния транспортных потоков;

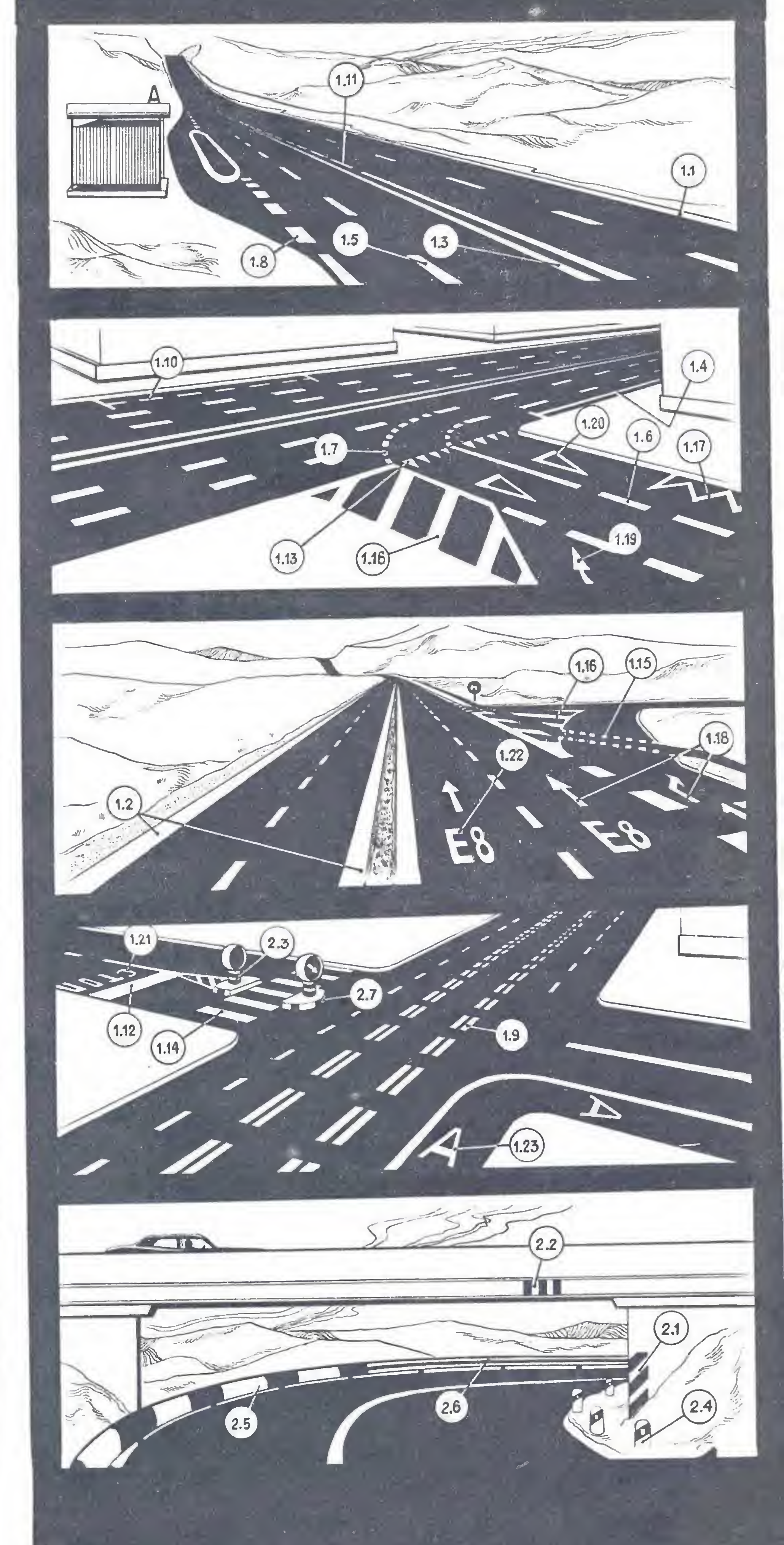
1.17 — обозначение остановок транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам, и стоянок автомобилей-такси;

1.18 — указание направлений движения на перекрестке (применяется самостоятельно или в сочетании со знаком 4.8 «Направления движения по полосам»);

1.19 — обозначение приближения к сужению проезжей части (участку, где уменьшается число полос движения в данном направлении) или сплошной линии продольной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений (в первом случае может применяться в сочетании со знаком 1.17 «Сужение дороги»);

1.20 — обозначение приближения к поперечной разметке 1.13;

1.21 (надпись «СТОП») — обозначе-



ние приближения к поперечной разметке 1.12, когда она применяется в сочетании со знаком 2.15 «Проезд без остановки запрещен»;

1.22 — указание номера дороги;

1.23 — обозначение полосы проезжей части, предназначенной исключительно для движения транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам.

43. Пересекать сплошные линии продольной разметки или наезжать на них запрещается, за исключением линий 1.1 и 1.2, когда они используются для обозначения края проезжей части.

44. Прерывистые одинарные линии разрешается пересекать с любой стороны; прерывистую двойную линию 1.9 разрешается пересекать, если она расположена справа от водителя.

Двойную линию 1.11, состоящую из сплошной и прерывистой, можно пересекать только со стороны прерывистой линии.

45. Участки проезжей части, ограниченные сплошными линиями 1.1 (площадки для стоянки, посадочные площадки, островки, резервные зоны и т. п.), использовать для движения транспортных средств запрещается.

На полосу движения, обозначенную разметкой 1.23 и отделенную от остальной проезжей части линией 1.1 или 1.3, въезд запрещен, кроме транспортных средств общего пользования, движущихся по установленным маршрутам.

46. На проезжую часть могут наноситься надписи и другие обозначения, помогающие водителям ориентироваться в обстановке движения, но не вводящие каких-либо ограничений.

47. В случаях, когда значения дорожных знаков и линий разметки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками.

Вертикальная разметка

48. Вертикальная разметка имеет следующее назначение:

2.1 — обозначение поверхностей дорожных сооружений (опор мостов, путепроводов, торцевых частей парапетов и т. п.) на опасных для движения участках дорог;

2.2 — обозначение нижнего края пролетного строения мостов и путепроводов;

2.3 — обозначение круглых тумб, установленных на разделительных полосах, островках безопасности и в других местах;

2.4 — обозначение сигнальных столбиков, надолб, опор тросовых ограждений и т. п.;

2.5 — обозначение боковых поверхностей ограждений дорог на закруглениях малого радиуса, высоких насыпях и других опасных участках;

2.6 — обозначение боковых поверхностей ограждений дорог на других участках;

2.7 — обозначение бордюра на опасных участках и вертикальных поверхностей возвышающихся островков безопасности.

49. Вертикальная разметка 2.1—2.6 на участках дорог, не имеющих искусственного освещения, дополняется светоотражающими материалами.

52. Сигналы светофора без дополнительных секций могут быть выполнены в виде стрелок. Эти стрелки указывают направления движения при разрешающем сигнале данного светофора. Они могут быть продублированы черным цветом на квадратной табличке, имеющей белый фон и помещаемой под светофором.

Стрелка на сигнале светофора без дополнительной секции, указывающая направление налево, разрешает и разворот.

56. Для регулирования движения транспортных средств по отдельным полосам проезжей части, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются светофоры с двумя сигналами: зеленым в виде стрелы, направленной вниз, и красным в виде двух перекрещивающихся наклонных полос. Сигналы таких светофоров имеют следующие значения:

а) зеленый сигнал в форме стрелы, направленной вниз, — разрешает движение по той полосе проезжей части, над которой он расположен;

б) красный сигнал в форме двух перекрещивающихся наклонных полос — запрещает движение по той полосе проезжей части, над которой он расположен.

При выключенном светофоре въезд на полосу запрещен.

57. Перед железнодорожными переездами, разводными мостами, причалами паромных переправ и в местах выезда на дорогу пожарных и других специальных автомобилей применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами или только одним красным мигающим сигналом. Эти сигналы запрещают проезжать за стоп-линию (табличку «СТОП»), а если ее нет — за светофор.

58. Для регулирования движения трамваев, троллейбусов, маршрутных автобусов могут применяться светофоры особой формы с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы Т (два сигнала — по вертикали, три — по горизонтали). Эти светофоры не распространяют своего действия на водителей других транспортных средств.

Сигналы таких светофоров имеют следующее значение:

а) включены все четыре сигнала — разрешается движение прямо, повороты направо и налево, а также разворот;

б) включены два сигнала — нижний и верхний средний — разрешается движение прямо;

в) включены два сигнала — нижний и верхний левый — разрешается поворот налево и разворот;

г) включены два сигнала — нижний и верхний правый — разрешается поворот направо;

д) включены три сигнала — нижний, верхний средний и верхний левый — разрешается движение прямо, поворот налево и разворот;

е) включены три сигнала — нижний, верхний средний и верхний правый — разрешается движение прямо и поворот направо;

ж) включены три сигнала — нижний, верхний правый и верхний левый — разрешаются повороты направо и налево, а также разворот;

з) включены три верхних сигнала — запрещается движение.

79. Водителю запрещается занимать левые полосы, если свободны правые полосы. Если для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении имеется три полосы или более, то грузовым автомобилям, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, запрещается выезжать на крайнюю левую полосу, за исключением перестроения для поворота налево или разворота.

85. Перед началом движения от места остановки (стоянки), перестроением и всяким изменением направления движения водитель обязан убедиться, что своим маневром он не создаст помех для движения.

При наличии полосы замедления, предназначенной для снижения скорости, водитель, намеревающийся изменить направление движения, обязан своевременно перестроиться на эту полосу и поворачивать только с этой полосы. При наличии полосы ускорения, предназначенной для въезда на дорогу, водитель обязан двигаться по ней и вливаться в транспортный поток, руководствуясь правилом перестроения и уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

103. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом независимо от направления его движения, за исключением случаев движения трамвая на стрелку, включенную одновременно с красным или желтым сигналом светофора.

106. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка.

Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути движения водителя, имеются стоп-линии (таблички «СТОП»), водитель должен руководствоваться сигналами каждого светофора.

107. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора без дополнительной секции слева и без стрелки на самом сигнале водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо и направо, а также трамваю попутного направления... (далее по тексту).

109. При сигнале светофора или регулировщика, запрещающем движение, водитель обязан остановиться у стоп-линии (таблички «СТОП»), а если ее нет — перед перекрестком, не создавая помех пешеходам.

111. На перекрестке равнозначных дорог водитель трамвая имеет преимущественное право перед водителями нерельсовых транспортных средств.

Водитель нерельсового транспортного средства должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа.

Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

115. При выезде на нерегулируемый перекресток водитель должен при наличии дорожного знака 2.15 «Проезд без остановки запрещен» остановиться перед стоп-линией (табличкой «СТОП»), а если ее нет — перед этим знаком.

При наличии знака 1.6 «Пересечение с главной дорогой» и разметки 1.13 для пропуска транспортных средств, водители которых имеют преимущественное

право на движение, запрещается выезжать за эту разметку, а при отсутствии разметки — на проезжую часть пересекаемой дороги.

В других случаях водители выбирают место для остановки сами с учетом конкретных условий так, чтобы не создавать помех для движения транспортным средствам, имеющим преимущество.

116. Приближаясь к нерегулируемому обозначенному пешеходному переходу, водитель транспортного средства должен снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов, вступивших на переход.

Если перед пешеходным переходом остановилось транспортное средство, то водители других транспортных средств могут продолжать движение, лишь убедившись, что перед остановившимся транспортным средством нет пешеходов.

В любых местах водитель обязан пропускать слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

120. При подъезде к железнодорожному переезду водитель должен убедиться в безопасности движения и руководствоваться дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, положением шлагбаума (полушлагбаума) и указаниями дежурного по переезду. Сигналом, запрещающим движение, является положение корпуса дежурного по переезду, обращенного к водителю грудью или спиной с вытянутыми в стороны руками.

128. На скоростных дорогах, обозначенных дорожным знаком 4.3 «Скоростная дорога», запрещается:

. . . .

д) движение грузовых автомобилей, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, далее второй полосы; (далее по тексту).

129. Въезжая на скоростную дорогу, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней.

142. Буксировка запрещается:

а) транспортным средством с прицепом (исключая полуприцеп); (далее по тексту).

151. Запрещается перевозить людей:

а) вне кабины автомобиля-самосвала, автомобиля-цистерны, трактора и других специализированных автомобилей, самоходных машин и механизмов, конструкция которых не приспособлена для перевозки людей, а также на грузовом прицепе (полуприцепе); (далее по тексту).

162. Водителю велосипеда запрещается:

а) ездить по тротуарам и пешеходным дорожкам;

б) ездить, не держась за руль;

в) перевозить пассажиров, за исключением ребенка на дополнительном сиденье, оборудованном подножками;

г) перевозить предметы или груз, которые выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда и могут помешать управлению;

д) двигаться по дороге при наличии рядом велосипедной дорожки, обозначенной дорожным знаком 3.5 «Велосипедная дорожка»;

е) поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.

На нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой велосипедисты должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

165. Запрещается эксплуатация нерельсовых механических транспортных средств, прицепов и полуприцепов при следующих условиях:

. . . .

III. Колеса и шины

а) шины грузового автомобиля и мотоцикла имеют остаточную глубину рисунка протектора по центру беговой дорожки менее 1 мм, автобуса и троллейбуса — менее 2 мм, легкового автомобиля — до индикатора износа, а при его отсутствии — менее 1,6 мм;

. . . .

VI. Кузов, кабина, дополнительное оборудование

. . . .

к) отсутствуют: на автобусе, легковом и грузовом автомобиле — медицинская аптечка и огнетушитель; на мотоцикле с коляской — медицинская аптечка; на автомобиле, перевозящем огнеопасные, взрывоопасные, ядовитые или особые грузы, — медицинская аптечка, огнетушитель и другие приспособления, предназначенные для ликвидации пожара и обеспечения безопасной перевозки груза.

Примечание. Аптечка и огнетушитель должны располагаться в закрепленном состоянии в местах, установленных заводом—изготовителем транспортного средства. Если конструкцией транспортного средства эти места не предусмотрены, аптечка и огнетушитель должны находиться в легкодоступных местах. В автобусе один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, второй — в пассажирском салоне.

182. Должностные и другие лица предприятий и организаций, ответственные за эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

а) не допускать эксплуатацию транспортных средств, техническое состояние и оборудование которых не соответствует требованиям настоящих правил;

б) допускать водителей к управлению транспортными средствами только после ознакомления с особенностями их устройства и обучения приемам управления ими; инструктировать водителей о порядке и маршруте движения в зависимости от времени года, дорожных условий и особенностей транспортного средства; организовывать изучение законов и других нормативных актов, устанавливающих ответственность за правонарушения на транспорте; обеспечивать обучение водителей навыкам оказания первой медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях; (далее по тексту).

186. С органами Госавтоинспекции согласовываются:

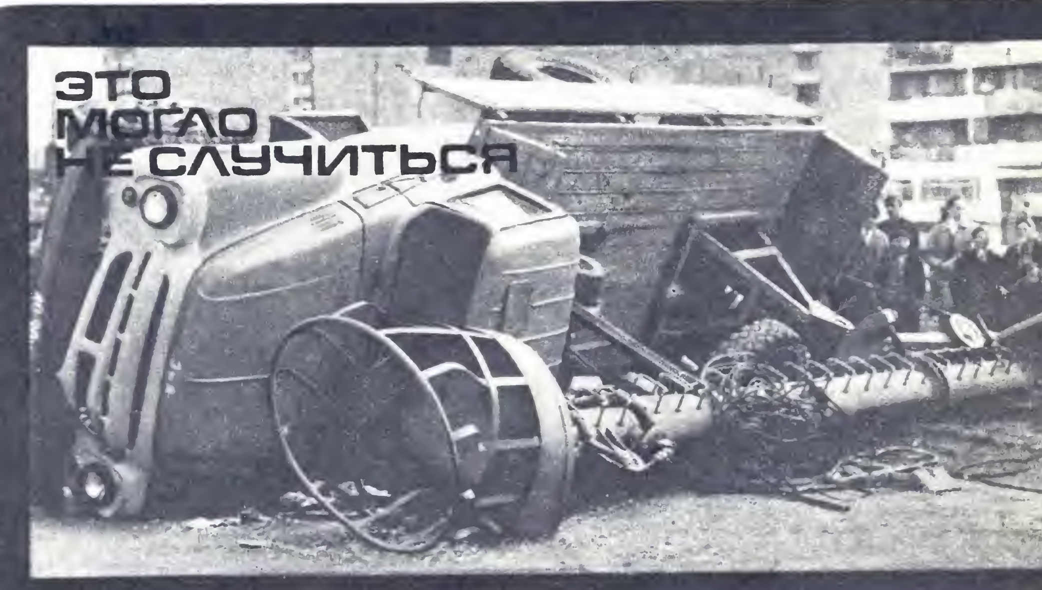
. . . .

и) перевозка груза, возвышающегося над проезжей частью более чем на 3,8 м или имеющего ширину более 2,5 м, либо выступающего за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также тяжеловесных грузов, требующих специального подвижного состава.

Примечание. Предварительно порядок перевозки должен быть согласован с соответствующими дорожно-эксплуатационными и коммунальными организациями; (далее по тексту).

Однажды ночью изрядно подвыпившие приятели В. Абрамов и М. Сеян решили проветриться и набрели в одном московском дворе на автовышку. Дернули за ручку — кабина не заперта. Сели, поехали, ну а остальное досказывает этот фотоснимок. Мы не ставим целью разбираться в том, как именно был опрокинут автомобиль и выведено из строя дорогостоящее оборудование. Речь сейчас о другом. Многие почему-то считают, что угонщики зарятся лишь на комфортабельные и быстроходные легковые машины. Кому, мол, нужен грузовик, а тем более какая-нибудь спецмашина. А угонщик, оказывается, не брезгует ничем. Стало быть, никогда нельзя пренебрегать требованием Правил, обязывающим каждого водителя, оставляя автомобиль, принять все меры предосторожности против попыток привести его в движение посторонними. В этом и вина Г. Комиссарова, водителя этой автовышки, принадлежащей механизированной колонне № 33 треста «Центростройэлектропередачи», что он не принял необходимых мер. И не только его, но и администрации колонны, допустившей, чтобы машина ночевала не в гараже.

Г. МЕНДЕЛЕВИЧ
Фото А. Кочергина



ВЕДЕТСЯ СЛЕДСТВИЕ

Процессуальные права водителя при расследовании дел по дорожно-транспортным происшествиям*

Обвиняемый

Как уже говорилось в первой части статьи, подозреваемым участник уголовного процесса может оставаться не более 10 дней. Если следователь за этот период соберет достаточно доказательств, он выносит постановление о привлечении водителя в качестве обвиняемого (в противном случае выносится постановление об отмене меры пресечения).

В этом постановлении должны быть обязательно указаны время, место и обстоятельства дорожного происшествия, названы противозаконные действия водителя со ссылкой на соответствующие пункты Правил дорожного движения, объявлено, по какой статье уголовного кодекса он обвиняется.

Одним из обязательных условий, обеспечивающих обвиняемому право на защиту, является требование Закона об ознакомлении его с этим постановлением, разъяснении сущности обвинения и прав обвиняемого, после чего следователь обязан допросить обвиняемого. При этом задается вопрос, признает ли водитель себя виновным в предъявленном обвинении, а если не признает, то в чем конкретно и почему. Затем ему предоставляется право дать свои объяснения по выдвинутому против него обвинению. Зная, что конкретно вменяется ему в вину, водитель имеет лучшую возможность защищаться, выдвигать доводы, опровергающие обвинение.

Обвинение предъявлено, однако это еще не означает, что обвиняемый уже виновен. По Закону только суд после судебного разбирательства может признать его виновным. Поэтому Закон не только предоставляет право защиты, но и гарантирует его (статья 111 Конституции СССР).

Наряду с уже перечисленными ранее правами подозреваемого Закон предоставляет обвиняемому еще ряд важных процессуальных прав. Он, например, может опровергать выдвинутые против него обвинения полностью или частично, уточнять их, ставить вопрос о смягчении своей ответственности за совершенное преступление, представлять доказательства, оправдывающие его или смягчающие ответственность, ходатайствовать об истребовании таких доказательств и приобщении их к делу, участвовать в исследовании доказательств.

Конкретный характер этих ходатайств зависит от обстоятельств дела. Если, например, водителю вменяется в вину нарушение Правил движения, повлекшее существенный материальный ущерб, он может заявить ходатайство о точном его исчислении.

Вот пример. Ознакомившись с постановлением о предъявлении обвинения по части первой статьи 211 УК РСФСР, водитель Анисимов не удовлетворился расчетными данными автохозяйства о размере ущерба. Он заявил ходатайство о проведении экспертизы. Эксперт проверил расчеты и установил, что работниками автохозяйства не был должным образом учтен износ поврежденного автомобиля. Размер ущерба оказался меньше и уже не был существенным. Уголовное дело было прекращено за отсутствием в действиях Анисимова состава преступления, а поскольку он все-таки допустил нарушение Правил движения, то его привлекли к административной ответственности.

В случае необходимости обвиняемый вправе требовать проведения допроса свидетелей, приобщения к делу соответствующих документов, если они могут оправдывать его или смягчать вину. Например, по делу о дорожном происшествии, случившемся из-за неисправности автомобиля, было установлено, что об этой неисправности знали механик гаража и начальник автотранспортного предприятия. Несмотря на отказ водителя Коновалова выехать в рейс, его заставили это сделать под угрозой увольнения. На следствии Коновалов заявил ходатайство о допросе свидетелей, могущих подтвердить этот факт, а также об истребовании докладной записки, поданной им по этому поводу руководителю предприятия до выезда машины из гаража. Ходатайство было удовлетворено, и это повлияло на исход дела.

Другой пример. Груженный зерном ЗИЛ—130 свернул с полевой дороги на шоссе и стал набирать скорость. Вдруг автомобиль повело вправо. Водитель Храмов пытался действовать рулем, но руль не поддавался. Машина выехала на правую обочину и сбила шедшую по ней женщину. Остановиться удалось лишь в кювете. Вскоре на место происшествия прибыли врачи, сотрудники ГАИ и следователь. После осмотра места на-

* Окончание. Начало — см. «За рулем», 1975, № 2.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. Государственный план развития автомобильного транспорта предусматривает увеличить число легковых автомобилей до полутора миллионов к 1985 году и до трех — к 1990 году. В связи с этим разрабатывается план модернизации дорожной сети. Самые большие средства будут вложены в строительство 700-километровой магистрали от Сегеда до Хедьешалома.

КУБА. Общественность страны усиливает борьбу с дорожно-транспортными происшествиями. Ведется широкая пропаганда правил уличного движения по радио, телевидению и в печати. Регулярно проводятся национальные недели безопасности движения. В последнее время усилен контроль за техническим состоянием автомобилей. Быстрыми темпами сооружаются транскубинская магистраль, которая протянется через весь остров — от города Пинар-дель-Рио до Сантьяго-де-Куба, а также восьмиполосная кольцевая дорога вокруг Гаваны.

ЧССР. Исторический центр древней Праги становится все менее доступным для городского транспорта. Уже сейчас 39 улиц старого города полностью закрыты для автомобилей, к весне местные власти намереваются закрыть для транспорта еще несколько улиц в центре. В перспективе пражане собираются превратить средневековый центр своего города в район-заповедник, в который въезд всех видов автотранспорта будет запрещен.

АНГЛИЯ. Испытатель Армин Бек сконструировал специальное кресло для водителей, снижающее утомление при многочасовом вождении автомобиля. В кресле имеется даже устройство для массажа спины, включаемое в случае надобности.

АНГЛИЯ. Группа ученых наблюдала за тем, «что больше всего выводит из себя английского водителя». Специальные приборы фиксировали во время езды нервное состояние человека за рулем. Результаты исследований оказались весьма неожиданными: больше всего английских водителей раздражают поиски свободного места для машины на автостоянках.

ГАНА. На улицах и дорогах введено правостороннее движение. В этой связи с населением проведена большая разъяснительная работа. По городам было расклеено множество плакатов, призывающих водителей быть особенно внимательными и осторожными.

ИРАН. Ежедневно автомобильный парк столицы страны Тегерана увеличивается на 100 машин. Если в 1970 году в городе насчитывалось 386 тысяч частных автомобилей, то в прошлом году их число перевалило за 500 тысяч. Это привело к резкому обострению транспортных проблем столицы, а также к загрязнению воздуха. Планово-бюджетная комиссия Ирана одобрила проект создания метрополитена в Тегеране.

ИТАЛИЯ. Неподалеку от Милана создан экспериментальный участок шоссе с белой поверхностью. Это дорогостоящее покрытие имеет целый ряд преимуществ перед обычным асфальтовым. Белое шоссе менее утомляет водителя на нем лучше видны обозначения (цветные) и случайные препятствия, а ночью для его освещения требуется меньше ламп.

ИТАЛИЯ. Исследования причин дорожных происшествий в стране дали такую статистику: 46—48 процентов аварий вызвано ошибками водителей, 28—48 — дефектами дорог и только 4—7 процентов — техническими неполадками машин.

ЛИВАН. В последнее время столица страны Бейрут испытывает трудности в связи с резким увеличением числа автомобилей и слабой пропускной способностью транспортных артерий. Выросло число дорожных происшествий, жертвами которых чаще всего становятся пешеходы. С целью ослабить поток автомобилей в городе строят новые дороги, транспортные развязки, расширяют узкие улицы.

США. Здесь появились в продаже велосипедные шины, светящиеся в темноте. Днем они ничем не отличаются от обычных, зато ночью частички стекла, вкрапленные в протектор, отражают даже слабый свет, и движущееся колесо кажется светящимся. Велосипеды с такими шинами видны ночью на большом расстоянии.

езда и машины работник ГАИ сел в кабину ЗИЛа, пустил двигатель и выехал на шоссе. Руль свободно поворачивался. Видимо, поэтому в ходе следствия водителю Храмову не поверили, что к моменту наезда заклинило руль. Храмов заявил ходатайство об экспертизе. Следователь отказал, сославшись на то, что никаких данных, свидетельствующих о неисправности рулевого механизма, нет. После обжалования прокурор отменил это постановление следователя. Была проведена техническая экспертиза и при разборке установлено повреждение рабочей поверхности червяка рулевого механизма (наличие раковин, явившихся результатом выкрашивания поверхностного слоя), а в картере обнаружено значительное количество металлических частиц, которые могли временно заклинивать руль. В заключении экспертизы сообщалось, что внезапно возникшая неисправность руля, на которую сослался водитель, могла иметь место. Храмов был освобожден от ответственности.

Учитывая, что суд при определении меры и вида наказания принимает во внимание личность подсудимого, его положительные и отрицательные качества, обвиняемый имеет право выдвинуть ходатайство об истребовании документов, характеризующих его личность, сведения о наградах и поощрениях.

В случае причинения материального ущерба, вреда здоровью другого водителя или пешеходов обвиняемый водитель имеет право ставить вопрос о предоставлении ему возможности возместить полностью или частично причиненный ущерб, что расценивается как признак, свидетельствующий о его раскаянии, как желание загладить вину, и может быть учтено при выборе наказания.

Обвиняемый имеет право обжаловать решение следователя о прекращении дела, например по амнистии, если считает, что он не виновен в данном преступлении, и может требовать тщательного расследования его дела для полной реабилитации, поскольку амнистия — это акт прощения государством виновного в преступлении.

По окончании расследования обвиняемому предоставляется право ознакомиться со всеми материалами следствия. При этом он может делать выписки из показаний, заключений экспертов и других документов, а в случае необходимости — заявить ходатайство о дополнении следствия.

С материалами дела водитель может знакомиться как сам лично, так и с участием защитника. Право иметь защитника — одно из реальных выражений советского Закона. По общему принципу Закон предоставляет его обвиняемому с момента объявления об окончании следствия и предъявления для ознакомления материалов (ст. 47 УПК РСФСР).

Как правило, защитник по делам о дорожно-транспортных происшествиях — это специализирующийся на таких делах адвокат, который может оказать водителю квалифицированную юридическую помощь. Обычно адвокат, имея определенный опыт, лучше разбирается в качестве и полноте собранных следствием доказательств, в правильности разрешения вопросов экспертами-автотехниками. Квалифицированный защитник, ознакомившись с материалами следствия, обратит внимание водителя на те или иные вопросы, нуждающиеся в дополнительном исследовании, заявит перед следователем соответствующее ходатайство.

Водитель «Жигулей» Тюленев был привлечен к ответственности по обвинению в нарушении Правил движения и наезде на пешехода. В постановлении следователя о предъявлении Тюленеву обвинения указывалось, что он избрал скорость, не соответствовавшую дорожной обстановке, и поэтому не смог избежать наезда. В основу обвинения было положено заключение автотехнической экспертизы, указавшей, что при том расстоянии, которое разделяло автомобиль и пешехода с момента его появления на проезжей части, водитель имел техническую возможность остановиться. Погода была ясная, проезжая часть — сухая. Однако сухая ли? Тюленев на следствии заявил, что асфальт был влажным, но следователь не посчитал нужным учесть это. Адвокат заявил ходатайство — он просил тщательно допросить свидетелей о состоянии проезжей части. В результате выяснилось, что действительно незадолго до происшествия по улице проезжала поливальная машина. Установив этот факт, адвокат заявил ходатайство о проведении повторной экспертизы. В повторном заключении эксперты указали, что при мокром асфальте водитель не имел технической возможности предотвратить наезд, несмотря на немедленно принятые им меры к остановке автомобиля. Тюленев был освобожден от ответственности.

В соответствии со статьей 48 УПК РСФСР обвиняемый вправе заявить следователю или суду ходатайство о приглашении в качестве защитника конкретного лица — адвоката, представителя профсоюзов и других общественных организаций. По поручению обвиняемого пригласить защитника могут и его жена или другие родственники. Однако, если участие в деле избранного ими защитника невозможно в течение длительного времени, следователь и суд вправе предложить пригласить другого защитника или могут назначить его через коллегию адвокатов. В некоторых, предусмотренных Законом случаях следователь или суд обязаны обеспечить участие защитника в деле даже тогда, когда его не приглашал обвиняемый.

Закон предоставляет право обвиняемому отказаться от одного защитника и избрать другого или осуществлять защиту самому. Такое решение он может принять в любой момент производства по делу. В то же время адвокат не вправе отказаться от принятой на себя защиты обвиняемого.

Таковы основные права и некоторые обязанности водителя на предварительном следствии в качестве свидетеля, подозреваемого и обвиняемого.

Л. ЮЖАКОВ,
старший советник юстиции

ЯПОНИЯ И АВТОМОБИЛИ

Днем рождения национального автомобилестроения в Японии считают 7 мая 1904 года. Тогда в одном из захолустных городишек, Окаяме, при стечении многотысячной толпы зевак состоялись испытания первого автомобиля, сконструированного и построенного не за границей, а у себя дома. Конструктор его Ямаха прожил долгую жизнь: он умер в середине 50-х годов глубоким старцем, на полвека пережив свое неуклюжее детище. Пионеру автомобильного бизнеса не повезло: машина, приводившаяся в действие паровым котлом, вскоре после появления на свет была упрятана в какой-то сарай, где и закончила свои дни. Паровой котел, снятый с нее, просуществовал дольше: один из местных рыбопромышленников использовал его на небольшом суденышке еще два с лишним десятка лет. Огорченный таким поворотом судьбы, Ямаха бросил заниматься автомобилями и кончил жизнь хозяином небольшой мастерской по ремонту бытовых электроприборов. Но толчок был дан — Япония, отстав на 20 лет от Германии и на 10 от Англии и Америки, начала производить собственные автомобили. А к настоящему времени преуспела в этом настолько, что без них она и не была бы той Японией, какую мы знаем сегодня.

Это не преувеличение. Автомобиль резко изменил внешний облик страны. До того, что знакомство с Японией это прежде всего знакомство с ее автомобилями и дорогами. Первое, на что обращаешь внимание, — это битком забитые стоянки, улицы и проулки, это скоростные магистрали, по которым машины едва обгоняют пешеходов.

Вспышка автомобильного бума, ослепившая Японию в 60-е годы, застала страну совершенно не подготовленной к такому нашествию. Пропускная способность транспортных артерий оказалась слишком низкой. Попытка решить проблему строительством надземных и подземных трасс не привела к желаемым результатам. По количеству автомобилей на душу населения Япония и по сей день отстает от других экономически развитых капиталистических стран, и все-таки дорожное строительство в ней не поспевает за ростом парка. И вот результаты: одна из самых популярных радиопрограмм здесь — «Репортажи с вертолета». Вертолеты — полицейские. Они парят над городом и посылают в эфир рекомендации, как объезжать транспортные пробки.

Другая примета времени — появление нового и прибыльного бизнеса. Занимаются им владельцы специальных автомобилей-буксиров. По поручению полиции они свозят в «автомобильные тюрьмы» машины, оставленные владельцами в местах, где стоянка запрещена. Чтобы выкупить автомобиль, плати штраф. В центре Токио практически его негде поставить, везде запрещающие знаки, а платные стоянки и под землей, и в многоэтажных строениях, как правило, заняты машинами постоянных клиентов. Словом, автомобиль — неотъемлемая деталь японского пейзажа, которая принимает порой столь внушительные размеры, что грозит заслонить все остальное.

А экономика? Можно ли представить ее без автомобилестроения? Нет. Это одна из важнейших отраслей, стимулирующая развитие и черной металлургии, и нефтеперерабатывающей промышленности. Заняв в капиталистическом мире второе место (после США) по производству автомобилей, Япония против своей воли превратила этот товар в источник внешнеполитических проблем. «Большая тройка» американских монополий — «Форд», «Дженерал моторс» и «Крайслер» — вступила в схватку с японскими «Ниссан» и «Тойота», которая продолжается и по сей день и в самой Японии, и в США, и на рынках стран Юго-Восточной Азии, Дальнего Востока. Чем эта «автомобильная война» закончится — сказать трудно. Ясно одно: японский автомобиль, отметивший свое 70-летие, поставил немало проблем, решать которые год от года все труднее и труднее.

Ю. БАНДУРА,
собкор «Известий»
(специально для журнала «За рулем»)

На третьей странице обложки мы даем четыре фотокадра из автомобильной жизни Японии

Кто виноват?

Задним ходом

Такой маневр пункт 90 Правил дорожного движения регламентирует просто и лаконично: «Перед началом движения задним ходом водитель должен убедиться в том, что этот маневр не создаст помех для движения и будет безопасен». В отличие от правил прежних лет здесь, как видите, нет непременного условия: при плохой обзорности воспользоваться помощью другого лица. Нет и иных указаний на тот счет, каким образом водитель должен убедиться в безопасности маневра. Подчеркивается лишь главное: проверь обстановку, прими все меры предосторожности, давай задний ход, лишь когда убежден, что всякие случайности исключены.

Однако некоторые водители истолковали эту лаконичность как снижение требований к особой осторожности. В результате в последнее время в судах участились уголовные дела об авариях, где, на наш взгляд, только небрежность водителей при движении задним ходом привела к тяжелым последствиям.

Водитель служебного автобуса посадил пассажиров и, чтобы выехать со двора, должен был начать движение задним ходом. Он посмотрел в зеркала заднего вида: справа и слева от автобуса никого нет. Тогда он подал предупредительный сигнал, а на случай, если кто-нибудь оказался в невидимой зоне за автобусом, подождал немного, давая человеку возможности отойти. Потом он потихоньку тронулся назад, и тут же во дворе раздались крики. Остановив машину, водитель кинулся к задней части автобуса и увидел сбитую им старушку. Оказалось, что потерпевшая, будучи в весьма преклонном возрасте — 91 год, с трудом переходила двор. Добравшись до автобуса, она оперлась о задний бампер, чтобы отдохнуть.

Суд признал водителя виновным в невыполнении требований пункта 90 Правил, найдя, что он не убедился в безопасности движения задним ходом. А как надо было поступить в сложившейся ситуации? Очевидно, что несчастья не случилось бы, если бы шофер перед началом движения прошел вокруг автобуса. Отметим, кстати, что и в других аналогичных случаях, рассмотренных судами, ни один из водителей перед началом движения не осматривал зону позади автомобиля. Это как раз и привело к человеческим жертвам. Подобные случаи лишний раз убеждают, что непременным условием безопасности перед началом движения назад является осмотр автомобиля сзади. Без этого водитель просто не может быть уверен, что на пути никаких препятствий нет. И вывод этот, как видите, написан кровью.

Могут возразить: после обхода автобуса водитель должен затратить определенное время, чтобы сесть за руль и пустить двигатель, и этой паузы, мол, достаточно, чтобы кто-нибудь подошел к машине. Умозрительно — да. А практически вероятность несчастного случая исключается. Поступив так, водитель служебного автобуса в примере, о котором шла речь, конечно же, увидел бы направляющуюся к машине старушку и не тронулся бы назад, пока не убедился в том, что она вышла из-за автобуса. Кроме того, в автобусе находились пассажиры. Так что шофер, предвидя возможность появления пешеходов на пути, в особенности малолетних детей, для обеспечения безопасности маневра мог воспользоваться помощью своих пассажиров, попросить их встать сбоку и следить за тем, чтобы никто не пересек путь автобусу. Суд признал водителя виновным в том, что он не прибег к этой мере предосторожности.

Пункт 90 Правил не требует, чтобы водитель во всех случаях пользовался помощью другого лица, но он ведь и не исключает этого. В сложных условиях (во дворе жилого дома, вблизи остановок общественного транспорта) водителю никогда не следует пренебрегать помощью даже постороннего человека. Причем с ним необходимо провести, если хотите, своеобразный техминимум, то есть договориться, где тот будет находиться и как станет сигнализировать об опасности.

Иначе беда может прийти, как говорят, совсем с другой стороны. Мне однажды довелось присутствовать при разбирательстве одного такого дела. Водитель привез на строительную площадку материалы. К нему подошел мастер и указал, где поставить машину для разгрузки. К этому месту ее надо было подать задним ходом. Мастер сам взялся руководить маневрированием. Но встал при этом прямо на пути автомобиля, да еще в невидимой водителю зоне. Не удивительно, что, подавая машину назад, водитель наехал на него. И здесь суд признал водителя виновным в отступлении от требований пункта 90 Правил. Выражалось это в том, по мнению суда, что водитель, пользуясь услугами другого лица, допустил его в опасное место и, не видя его сигналов, не мог своевременно принять меры.

Требование пользоваться услугами другого лица при подаче автомобиля назад в условиях плохой видимости (из-за груза в кузове, при выезде из ворот) содержится в Правилах техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта. Однако они несколько односторонне регламентируют условия безопасности движения. В них сказано, что водитель должен потребовать от администрации человека, сигнализирующего остальным о его маневре, но не говорится об обязанности администрации предоставить ему такого человека.

Как же быть, если автомобиль работает в сложных условиях, а администрация предприятия, куда водитель привез груз, об этом не позаботилась? В таком случае водитель обязан прервать работу и поставить об этом в известность должностных лиц, в распоряжении которых находится автомобиль. Разумеется, это связано с кратковременным простоем. Но ведь безопасность движения превыше всего.

Водитель привез строительный груз и остановился во дворе жилого дома, так как со строительной площадки выезжал другой автомобиль. Чтобы разъехаться, пришлось подать машину на несколько метров назад. В этот момент был совершен наезд на ребенка, проезжавшего позади грузовика на велосипеде.

На вопрос суда, почему он не воспользовался услугами другого лица при подаче автомобиля задним ходом, обвиняемый ответил, что пассажиров у него не было, а администрация строительного управления не выделила такого человека. Тогда водителя спросили: почему он об этом не сообщил на свою автобазу и не приостановил работу? Объяснения о том, что это вызвало бы простой автомобиля, не были признаны судом уважительными.

Итак, каковы же сформировавшиеся в судебно-следственной практике требования к водителям при движении задним ходом? Сводятся они к следующему. Перед началом маневра нужно обойти машину, убедиться в том, что позади нее никого нет. Прежде чем двинуться с места, надо посмотреть в зеркало заднего вида, подать звуковой сигнал. При плохой видимости, а также при движении во дворах жилых домов и в местах скопления пешеходов — пользоваться услугами другого лица. При движении задним ходом к месту выгрузки и погрузки не начинать маневр в отсутствие лица, выделенного администрацией для обеспечения безопасности этого маневра.

Но как быть в том случае, если водитель выполнит все указанные требования, а несчастный случай все же произойдет — из-за нарушения правил безопасности другими лицами? Будет ли водитель привлечен к уголовной ответственности?

Не будет. Вот один пример: Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 21 октября 1963 года по делу водителя Р. Карапетяна. При подаче автомобиля задним ходом к месту выгрузки цемента он совершил наезд на шофера Арутюнова. По делу было установлено, что Карапетян, намереваясь подать машину назад, предварительно обошел ее. Однако шоферы Свистухин и Арутюнов, находясь в нетрезвом состоянии, ради озорства скрытно от Карапетяна подложили под правое заднее колесо его автомобиля большой камень. Кроме того, Арутюнов, прячась от Карапетяна, подошел к машине с правой задней стороны и пытался ногой подтолкнуть этот камень под заднее колесо уже двинувшегося автомобиля. Нога его сорвалась с камня, и Арутюнов оказался под машиной. Обвинительный приговор в отношении Карапетяна Пленумом Верховного Суда СССР был отменен.

П. РАБИНОВИЧ,
адвокат

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Имеет ли право водитель грузовика двигаться дальше в прямом направлении?

да	нет	только по первой полосе
1	2	3

II. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	водитель трамвая
4	5

III. Что указывает табличка под знаком?

длину зоны стоянки	расстояние до площадки стоянки
6	7

IV. Можно ли совершить обгон на этом участке дороги?

можно	нельзя	если по средней полосе нет встречного транспорта
8	9	10

V. По какому пути можно вести автомобиль при развороте?

по любому	только по Б
11	12

VI. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	мотоциклист
13	14

VII. Можно ли двигаться мотоциклистам в два ряда?

можно	нельзя
15	16

VIII. Можно ли здесь повернуть налево?

можно	нельзя	только из крайнего левого положения
17	18	19

IX. В каком из названных здесь мест запрещена буксировка на гибкой сцепке?

на горных дорогах	на любых участках, где стоит знак «Крутой спуск»
20	21

X. Может ли возникнуть занос при резком ускорении движения?

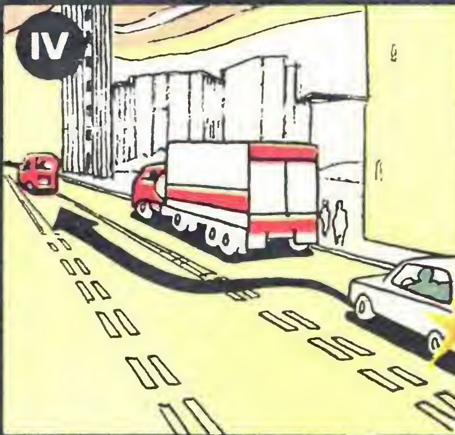
может	не может	только на скользкой дороге
22	23	24

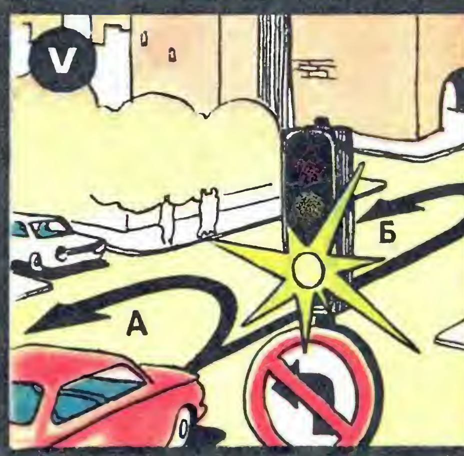
Ответы — на стр. 40

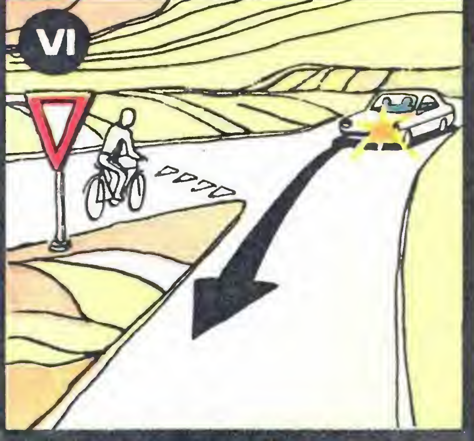


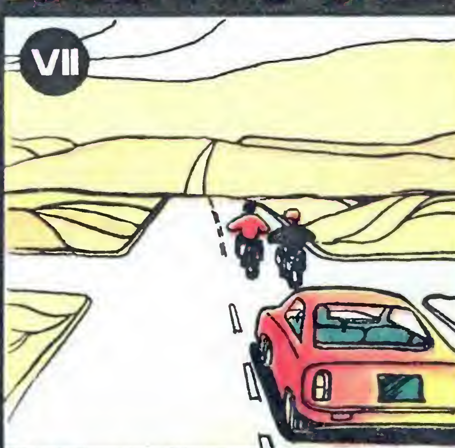


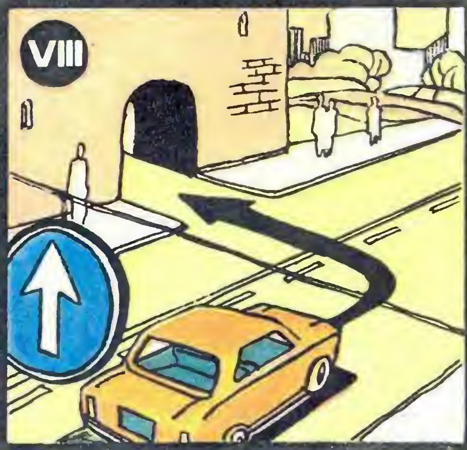












КОРОТКО

● ● ●

В соответствии с заключенным недавно договором венгерский завод «Чепель» приступает в нынешнем году к сборке по лицензии известной шведской фирмы грузовиков «Волво-Л3314-лапландер». Выпуск этих машин повышенной проходимости составит в 1975 году 200 штук, а в 1976-м превысит 1000.

● ● ●

Автомобильный завод «Татра» в городе Копршивнице (ЧССР) и его филиалы после реконструкции к 1980 году достигнут производительности 15 тысяч грузовых автомобилей унифицированного типа в год. Более половины всей продукции «Татры» намечено поставлять в Советский Союз.

● ● ●

Греческая фирма «Мебеа» купила лицензию на производство английских трехколесных легковых автомобилей «Рилайент-робин» с кузовом из стеклопластика.

● ● ●

Во французском городке Вилле-ан-Льенекий Филипп Шарбонне открыл музей, где демонстрируются машины отечественного производства разных лет. В настоящее время среди экспонатов — 70 французских автомобилей, еще 200 находятся на реставрации.

● ● ●

Среди «представительских» автомобилей самым широким (а следовательно, самым просторным по ширине салона) является советский ЗИЛ—114. Его габарит — 2,06 м. За ним идут американские «Кадиллак-флитвуд», «Линкольн-континенталь», «Бюик-ривьера» (все — 2,03 м).

● ● ●

Единственный в мире легковой автомобиль с шестицилиндровым двигателем (2200 см³), расположенным поперек машины, выпускается английским концерном «Бритиш Лейланд» под тремя марками: «Остин-2200», «Моррис-2200» и «Волслей-сикс», которые различаются лишь второстепенными конструктивными элементами.

● ● ●

В Дюссельдорфе (ФРГ) открылись два маршрута, на которых курсируют электрические автобусы. Они обладают запасом хода в 80 километров. Питание осуществляется от аккумуляторов, установленных в задней части. Батареи заменяются каждые два часа на конечной станции.

● ● ●

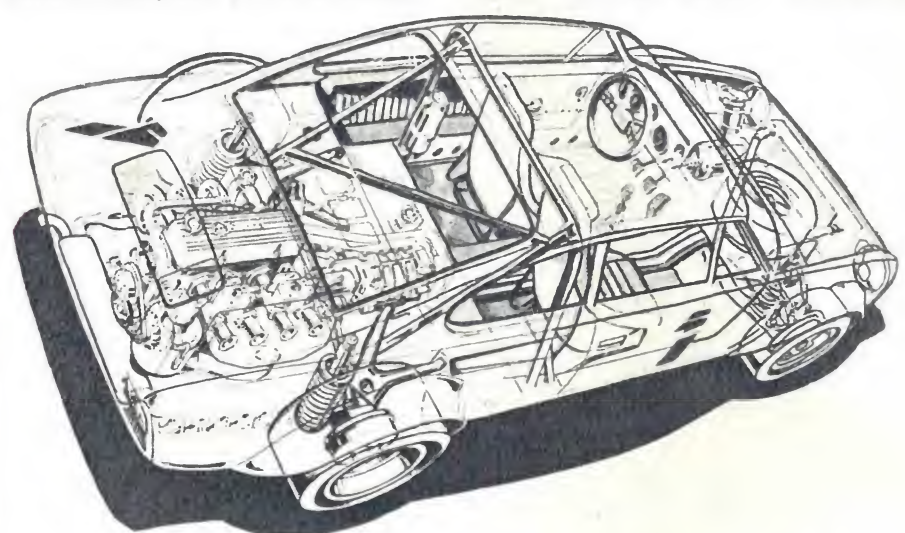
Самый малогабаритный в мире «джип» выпускает японская фирма «Сузуки». Он рассчитан на четырех человек, его длина 2,99 м, а ширина 1,29 м. Машина, снабженная двухцилиндровым (359 см³, 27 л. с.) двухтактным двигателем, весит 600 кг и развивает скорость 100 км/час.

● ● ●

Фирма «Тойота» (Япония) провела в специальных, свободных от эха камерах исследование уровня шумов, создаваемых автомобилями во время движения. Эксперимент показал, что при небольшой скорости основным источником шума является двигатель, а при высокой — шины.

«ШКОДА-РС»

Филиал «Шкоды» в г. Квасины, выпускающий легковые автомобили с кузовом «купе» (модель «110Р»), изготовил три опытных образца специальной машины для участия в ралли. Она получила наименование «Шкода-РС». Для нее за основу взят кузов модели «110», у которого значительно сокращена высота — ниже сделаны надстройка и пороги кузова.



На новом автомобиле применяются два варианта (1771 см³ и 1997 см³) экспериментального двигателя «Шкода» с двумя горизонтальными сдвоенными карбюраторами «Вебер» и с распределительным валом, размещенным в головке цилиндров и приводимым зубчатым ремнем. Мощность двигателя составляет соответственно 154 и 163 л. с. (по системе САЕ) при 6000—6200 об/мин.

Машина оснащена трубчатым каркасом, приваренным к несущему кузову и играющим роль силового элемента, водяным радиатором в носовой части кузова, отлитыми из магниевого сплава колесами, рассчитанными на шины размером 7,00—13 спереди и 10,00—13 сзади. По сравнению с моделью «110Р» на «Шкоде-РС» увеличена колея колес: спереди — на 138 мм, сзади — на 119 мм. Габарит машины: длина — 4000 мм, ширина — 1680 мм, высота — 1190 мм. База — 2400 мм, колея — 1418 мм (впереди) и 1369 мм (сзади). Машина весит 805 кг и развивает скорость 200—210 км/час.

Пока «Шкода-РС» может стартовать на ралли только как прототип (группа 5), поскольку существует лишь в нескольких экземплярах.

СКОРОХОД «ФЕРРАРИ-ДИНО-308ГТ4»

Завод «Феррари» (Италия) недавно начал мелкосерийное производство спортивного автомобиля «Дино-308ГТ4». Эта машина с кузовом типа «купе» рассчитана на два «взрослых» и два «детских» места (так называемое купе 2+2). Двигатель размещен сзади поперек продольной оси автомобиля перед задней осью. Таким образом удалось получить выгодное распределение веса.

На «Дино-308ГТ4» стоит V-образный восьмицилиндровый двигатель (2926 см³, 255 л. с. при 7700 об/мин) с двумя распределительными валами в головке, приводимыми зубчатыми ремнями, и с четырьмя сдвоенными карбюраторами. В блоке с двигателем находится пятиступенчатая полностью синхронизированная коробка передач и главная передача с самоблокирующим дифференциалом. Все эти уникальные конструктивные особенности — прямой результат использования богатого опыта, накопленного при постройке гоночных автомобилей.

Чтобы охарактеризовать шасси «Дино-308ГТ4», достаточно указать на отлитые из магниевого сплава колеса с независимой подвеской и дисковыми тормозами, привод к которым снабжен гидроусилителем, на трубчатый каркас кузова в виде пространственной фермы (форма кузова разработана известным автомобильным архитектором Н. Бертоне), на реечный рулевой механизм.

Все эти технические особенности указывают на то, что перед нами дорогая машина. А перечень отдельных элементов комфортабельности — установка для кондиционирования воздуха, анатомические сиденья с подголовниками и регулировкой по длине и углу наклона спинки, электрические стеклоподъемники, кварцевые часы, йодные фары — еще больше убеждает в этом. Зная цену (машина вшестеро дороже ФИАТ-124), не удивишься и динамическим показателям.

«Дино-308ГТ», весящий в снаряженном состоянии 1150 кг, разгоняется с места до 100 км/час всего за 8 секунд, километр со стартом с места преодолевает за 26,2 секунды, а максимальная скорость равна 250 км/час. Для машины такого литража и веса расход топлива в 18—20 литров бензина с октановым числом 93 на 100 км — довольно значительная цифра.

Габарит автомобиля: длина — 4302 мм (чуть больше, чем у ВАЗ—2103), ширина — 1800 мм (как у ГАЗ—24), а высота всего-навсего 1180 мм (то есть по грудь взрослому человеку среднего роста). Что же касается дорожного просвета, то его величина (120 мм) красноречиво говорит о том, на какие дороги рассчитана эта дорогая и скоростная машина.



«НИССАН» РАСШИРЯЕТ ДИАПАЗОН

«Ниссан Мотор Ко» — вторая по выпуску автомобилей (после «Тойоты») компания в Японии. В 1973 году производство легковых автомобилей «Ниссан» и «Датсун» составило 1 487 360 — лишь на 144 580 меньше, чем у основного конкурента.

В продукции «Ниссана» представлен широкий диапазон основных моделей: от «Черри» рабочим объемом 987 см³ до представительского «Президента» (4414 см³). Несмотря на это, фирма вынуждена, конкурируя с «Тойотой», постоянно обновлять свою продукцию. Дело не в коренных изменениях, а в основном в вариациях на «известные темы». Имея в производстве более дюжины двигателей различного рабочего объема, целый ряд коробок передач и других агрегатов, легко переработать существующие модели в новые, комбинируя узлы и получая машины с нужными техническими характеристиками и различным оборудованием. Стоит подобрать иные двигатель, трансмиссию, задний мост с зависимой или независимой подвеской (оба типа подвесок существуют рядом почти во всех классах «ниссанов»), несколько изменить внешние панели кузова и кое-что в оформлении салона, пересмотреть список стандартного и устанавливаемого за дополнительную плату оборудования — и получается новая модель.

Остановимся на двух из последних моделей «Ниссан», выпускаемых под маркой «Датсун».

Первая — «Датсун 120-игрек» — четырехместная машина с кузовом трех видов: «седан», «универсал» и «купе». Скромная по размерам и довольно легкая — от 795 до 840 кг в зависимости от варианта и его оборудования. Все модификации «120» имеют зависимую подвеску сзади, дисковые тормоза на передних колесах, четырехступенчатую коробку передач и главную передачу с передаточным числом 3,9. За дополнительную плату завод ставит трехступенчатую автоматическую трансмиссию и более мощный аккумулятор на 60 а-ч (вместо серийного на 40 а-ч).



Малолитражка «Датсун 120-игрек» с кузовом «купе».


Спортивный двухместный «Датсун 260-зет».

Другая модель — «Датсун 260-зет», выпускаемая с 1969 года, постоянно подвергается модернизации. На ней вдобавок к двум разновидностям 2-литрового двигателя и одной — рабочим объемом 2,3 литра теперь применяется еще одна, четвертая — 2,5 л. Новый двигатель, в основном предназначенный для установки на автомобили, экспортируемые в США, развивает при том же числе оборотов, но при уменьшенной на 0,5 степени сжатия мощность на 12 л. с. большую. У автомобиля — пятиступенчатая коробка передач (или трехступенчатая автоматическая), независимая подвеска всех колес, раздельный тормозной привод с ограничителем давления в задних тормозах. Интересно отметить, что даже у такой скоростной модели сохранены барабанные тормоза сзади.

Параметры	Модель	
	«120-игрек»	«260-зет»
Число мест	4	2
Вес, кг	795 (810)	1100
Габарит, мм:		
длина	3950	4135
ширина	1545	1630
высота	1370 (1350)	1285
База, мм	2340	2305
Скорость, км/час	150	205
Расход топлива, л/100 км	8	16
Число цилиндров	4	6
Рабочий объем, см³	1171	2565
Степень сжатия	9,0	8,3
Мощность, л. с.	69	162
Число об/мин	6000	5600

В скобках — данные для модификации с кузовом «купе».

«СИМСОН-С50»

В течение десяти лет завод в городе Зуль (ГДР) выпускал модели «Стар» и «Шпербер». Сейчас он приступил к производству новой, оригинальной модели мотоцикла «Симсон», которая отличается от своих предшественников ярко выраженным спортивным обликом и прогрессивными конструктивными решениями. Одним из них является применение передней телескопической вилки вместо прежней, рычажной. Обладая относительно большим ходом — 130 мм, она обеспечила мотоциклу хорошие устойчивость и управляемость. Этому способствует также рама хребтового типа с очень жесткой центральной трубой. Задняя ее часть, на которой крепится сиденье, выполнена в виде легкой конструкции, собранной на болтах. Двигатель связан с рамой не жестко, а через резиновую подушку. Таким образом удалось свести к минимуму передачу вибраций от двигателя на экипажную часть.

Несмотря на то, что силовой агрегат в своей основе подобен выпускавшемуся до настоящего времени мотору «Симсон-Зуль», внешне он сильно отличается от предшественника. Отсутствует вентилятор воздушного охлаждения. Вместо него двигатель снабжен цилиндром с широкими ребрами, выполненными из легкого сплава (гильза цилиндра отлита из серого чугуна). Ребра, чтобы не дребезжали на работающем двигателе, соединены специальной резиновой трубкой. Коробка передач — трехступенчатая с кулачковым переключением. Благодаря усовершенствованию двухканальной петлевой продувки, применению нового карбюратора и глушителя шума впуска с большим объемом удалось достичь некоторого повышения мощности двигателя, улучшить эластичность его работы и в то же время сохранить прежнюю норму расхода горючего. В нижней головке шатуна использованы игольчатые подшипники, что дало возможность добавлять в горючее лишь 1/50 часть масла.

Яркая окраска, современные спортивные формы и высокие параметры привлекли к «Симсону» всеобщее внимание на Лейпцигской ярмарке осенью 1974 года.

Кнут БЕТЧЕР,
ответственный редактор журнала «Крафтфарцойгтехник» (ГДР)





КОГДА КОЛИЧЕСТВО

Каждый день приближает нас к завершающим этапам VI летней Спартакиады народов СССР — республиканским и всесоюзным финальным стартам. Подготовке к этим важнейшим событиям года подчинена жизнь всех спортивных коллективов страны. Укрепляется материально-техническая база, комплектуются сборные команды, проверяется готовность спортивных арен. И конечно, всюду изыскиваются новые формы пропаганды физической культуры, привлечения к спорту самых широких слоев населения. Ведь не случайно девиз Спартакиады — «Готов к труду и обороне СССР» предусматривает организацию массовых соревнований, в том числе и по военно-техническим видам спорта, входящих во Всесоюзный комплекс ГТО.

Главная особенность нынешней Спартакиады в том, что она имеет комплексную программу. В системе определения победителей среди союзных республик, городов Москвы и Ленинграда будут учитываться показатели, достигнутые наряду с так называемыми олимпийскими и в военно-технических видах спорта. И не последнюю роль здесь сыграют результаты мотоциклетных баталий. Это спорт давних традиций: ведь еще в первой рабочей Спартакиаде 1928 года были соревнования по мотокроссу и линейным гонкам. Это спорт, пустивший ныне крепкие корни во всех союзных республиках.

Конечно, широкое развитие мотоспорта немыслимо без крепкой материально-технической базы. Ежегодно автомотоклубы и секции получают около 5000 спортивных отечественных машин и почти 1500 зарубежных (главным образом из ЧССР и ГДР). Дорогостоящая техника предоставляется спортсменам бесплатно, большие средства отпускаются для строительства новых стадионов, треков и трасс. В этом убедительное проявление заботы партии и правительства о внедрении физической культуры и спорта в жизнь советских людей.

Словом, у нас многое сделано для того, чтобы мотоциклетные соревнования были по-настоящему массовыми, охватили самые широкие слои молодежи, тянущейся к технике, к миру высоких скоростей. И спартакиадные старты со всей очевидностью демонстрируют успехи мотоспорта в этом направлении. Уже 1974-й, первый спартакиадный год дал следующие показатели: более 40 тысяч соревнований и около 612 тысяч участников. Спортсменами-разрядниками в минувшем сезоне стало более 78 000 человек. Эти цифры, понятно, нельзя разделить поровну на все виды культивируемых у нас мотоциклетных дисциплин — значительную часть их дали «фигурка» и другие простейшие соревнования. Но тем не менее количественный рост мотоспорта налицо. А это значит, что по одному из важнейших показателей — массовости он на верном пути. Можно, конечно, сетовать на то, что еще не все желающие могут выйти на старт соревнований. Но такова уж специфика этого спорта: на каждого занимающегося им в клубе должен быть мотоцикл. Исключение составляют «фигурка» и комплексное многоборье на личных машинах. Это огромный, еще не использованный резерв для повышения массовости стартов. И отрадно, что комплексное многоборье завоевывает популярность среди молодежи.

Гораздо более остро стоит в мотоспорте вопрос о качественной стороне дела. Только за последние годы у нас подготовлены тысячи мастеров спорта, лучшие из которых входят в сборные команды страны. Казалось, есть все основания для высоких результатов в ответственных международных встречах. И вот тут-то наблюдается парадокс. Десять лет назад, когда мотогонки по гаревой дорожке делали у нас первые шаги и не было столько занимающихся спидвеем и клубных команд, советские спортсмены дважды выигрывали серебряные медали в личном чемпионате мира. Теперь же им не удается подняться выше пятого места, прошлый сезон был и того неудачнее — лишь десятая строка в итоговой таблице. За первые пять лет выступлений в личном первенстве мира по мотокроссу (250 см^3) наши гонщики, не имея опыта борьбы в столь ответственных соревнованиях, сумели завоевать две бронзовые и одну золотую медали. А потом им понадобилось целых девять сезонов, чтобы вновь подняться на высшую ступень пьедестала почета. Резко сдали свои позиции и мотомногоборцы, которые раньше имели в активе хорошие достижения. Лишь «ледовики» радуют по-прежнему.

Мы привыкли как к аксиоме: массовость в любом виде спорта — основа мастерства, фундамент качественных показателей, о которых мы ведем речь. Почему же в мотоциклетных соревнованиях (а точнее, в тех результатах, которые достигнуты в последнее время на международной арене) нарушился темп роста высшего мастерства? Чем объяснить, что резко сдали свои позиции наши «гаревики», мотомногоборцы, многие кроссмены? Ведь кроме очень приятной и долгожданной для всех победы Геннадия Моисеева в чемпионате мира по кроссу, третьего места советской команды в розыгрыше «Трофея наций» (250 см^3), «серебра» и «бронзы» в личном первенстве мира по гонкам на льду наши мастера в минувшем сезоне ничего не достигли.

Причин несколько. Сначала обратимся к той, которая во многом объяснит положение дел в мотокроссе, шоссейно-кольцевых гонках, многоборье. Известно, что для совершенствования мастерства нужна совершенная техника. Между тем поступающие в наши клубы и секции спортивные мотоциклы в большинстве своем низкого качества. По надежности, тягово-динамическим показателям они значительно уступают лучшим зарубежным образцам.

Этот вопрос не нов. Руководящие органы неоднократно принимали решения, обязывающие различные организации в кратчайшие сроки создать современные, конкурентоспособные спор-

Большой популярностью у жителей Приморья пользуются соревнования мотоциклистов. Ежегодно сильнейшие гонщики Владивостока, Уссурийска, Михайловска, Находки и Южно-Сахалинска оспаривают на кроссовой трассе приз памяти чемпиона СССР Рудольфа Богданова. На снимке Г. Ильина запечатлен момент этих соревнований.

тивные мотоциклы. Однако эти важные решения практически не выполняются. Наши спортсмены, члены сборных команд вынуждены выступать в международных соревнованиях на зарубежной технике. Только в мотоболе и кроссе на мотоциклах с коляской используются ковровские и ирбитские машины.

Да, мастеров спорта у нас много, но в массе уровень их профессиональной подготовки не соответствует высоким требованиям, предъявляемым к этому званию. Ведь они выполнили нормативы на такой технике, которая не позволяет полностью раскрыть возможности, даже по-настоящему выявить сильные и слабые стороны собственной подготовки. Недостатки, как правило, обнаруживаются в первом же соревновании с сильнейшими зарубежными гонщиками.

Советским спортсменам, всем любителям мотоциклетных соревнований небезразлично, какими машинами — отечественными или импортными — представлен наш мотоспорт на международной арене. Цена побед была бы значительно выше, если бы чемпионские титулы завоевывались на «ковровцах», ИЖах, других отечественных мотоциклах. Добилась же таких успехов советская автопромышленность! Просто не верится, что наши мотоциклетные заводы не в состоянии создать несколько «фирменных» машин, которые не уступали бы лучшим зарубежным образцам.

Нельзя сказать, что на отдельных заводах (имеются в виду прежде всего ковровский, ижевский, рижский) такие работы не ведутся. Но делается это крайне медленными темпами. Изредка на трассах всесоюзных соревнований появляется несколько уникальных кроссовых мотоциклов. Попробуют их, выявят очередные недоделки — и снова увозят до следующей проверки. Так каждый год откладывается намечавшееся было выступление советских спортсменов на отечественных машинах в чемпионатах мира по шоссейно-кольцевым гонкам (50 см^3) и кроссу (250 и 500 см^3).

Заинтересованность в быстрейшем создании уникальных мотоциклов имеет и другую сторону. Ведь все новинки, примененные на них, в скором времени обязательно появятся на серийных спортивных. Речь идет, таким образом, о повышении качества основной массы спортивной техники, поступающей в клубы и секции, о создании необходимых условий для роста мастерства большой группы гонщиков.

Выше приводилось количество мотоциклов, которые ежегодно получают спортивные организации. Надо сказать, что потребность в них до сих пор удовлетворяется едва ли наполовину. И важно в этой связи, чтобы каждая машина попадала в надежные руки, использовалась по назначению, помогала выявлению нового спортивного таланта. В этом отношении еще предстоит многое сделать. Похоже, что кое у кого (и даже у членов сборных команд) появляется пренебрежительное отношение к дорогостоящей технике.

Распределяя мотоциклы, ЦК ДОСААФ СССР стремится учитывать географию развития спорта, имеющиеся в тех или иных городах спортивные сооружения, другие условия. Следить же за судьбой каждой машины — дело местных комитетов и клубов, тренеров и механиков сборных команд. Возьмем, к примеру, кроссовый ЧЗ. Спрос на него огромен. Даже в коллективах, где есть мастера высшего класса, этих мотоциклов порой не хватает. Тем не менее они поступают почти во все комитеты — это требуют интересы развития спорта в целом в стране. Однако имеются факты, говорящие о том, что на местах часто с необыкновенной щедростью дают ЧЗ спортсменам-новичкам, недавно созданным секциям. В итоге всего лишь одна тренировка превращает машину в груду металла.

Или другой пример. С 1970 года действует в Омске мотодром. Пока он занят лишь мотоболистами. И вот в адрес обкома ДОСААФ была отправлена партия трековых мотоциклов ЯВА для создания в этом городе команды по спидвею. А вскоре их обнаружили в одном из колхозов области, где трека никогда не было. Вот плоды бесхозяйственного отношения к технике.

Серьезные претензии в этом отношении можно предъявить и к некоторым нашим ведущим гонщикам. Многие, особенно «гаревики», не привыкли работать с мотоциклом, считая заводской вариант вполне приемлемым для соревнований. Плохо выступил — извольте дать другую машину, может, она окажется лучше, мощнее. Даже элементарной отладкой двигателя не занимаются. Здесь, наверное, и надо искать причину многочисленных заклиниваний двигателя, которые случались у наших «гаревиков» во время международных соревнований.

Уж коль речь зашла о спидвее, отметим еще одну характерную деталь. Замечено уже, что наши гонщики постоянно проигрывают старт. Но даже в тех случаях, когда начало заезда складывается удачно, они теряют преимущество на четвертом круге. Объяснение может быть только одно — низкая общефизическая подготовка. И действительно, часто после очередного заезда спортсмены жалуются на головокружение, на то, что устали руки. И ведь практически никто не работает над повышением общефизической подготовки. Более того, ряд тренеров считает, что в перерывах между соревнованиями, в межсезонье «гаревику» вообще вредно заниматься легкой атлетикой, лыжами, игровыми видами спорта. Общефизическая подготовка, мол, должна приобретаться только в «боевой» обстановке — в процессе езды на мотоцикле. И, чтобы подкрепить свои доводы, ставят в пример чемпионов мира И. Маугера, О. Ольссена, других, кто никогда не занимался ничем иным, кроме спидвея. Что ж, может это и так. Но не надо забывать, что тот же Маугер в течение года участвует примерно в 150 соревнованиях, наши же мастера — в 15—20, не более. Большие перерывы между стартами приводят к растренированности, к снижению общей подготовки.

Вопрос этот очень серьезный. Если у спортсмена нет достаточной общефизической подготовки, то бесполезно ждать от него хорошего настроя на борьбу, проявления воли, настойчивости — того, без чего немыслим высокий результат, вообще постоянный рост мастерства. Конечно, не все беды вытекают из низкой физической подготовки. С сожалением приходится констатировать одну, характерную для многих членов сборных команд черту. Появился перспективный гонщик, из года в год растут его результаты, и вот наконец включили его в главную команду страны. И тут происходит метаморфоза — он перестает прогрессировать. Кажется, что сам факт пребывания в сборной и есть та цель, к которой этот гонщик стремился. Исчезает у него спортивное самолюбие, стремление завтра быть сильнее, чем сегодня.

ПЕРЕЙДЕТ В КАЧЕСТВО?

Любителям мотокросса известно имя мастера спорта международного класса Павла Рулева. Создавая его, природа словно выполняла спецзаказ Федерации мотоспорта. Никто не наделен таким огромным талантом, как этот гонщик, техника езды у него совершенна. Но похоже, что Рулев не очень-то горит желанием быть первым среди сильнейших.

Наивно было бы считать, что из каждого члена сборной команды должен обязательно вырасти чемпион мира. Но кому много дано, с того много и спрашивается. Главное — нужно быть всегда бойцом, достойным представителем нашего спорта, страны.

Проблемы повышения мастерства мотоциклистов этим не исчерпываются. Можно говорить о дефиците квалифицированных тренерских и судейских кадров, о недостаточно высоких требованиях спортивной классификации, о трудностях с обеспечением гонщиков спортивной формой, о низком качестве дорожек ряда треков, о многом другом, что в определенной мере сдерживает качественный рост мотоциклетного спорта, мешает продвигаться ему вперед более высокими темпами. Спартакиады и являются как раз такими событиями, когда не только проверяется достигнутое, но и обращается внимание на все теневые стороны в том или ином виде спорта, на неиспользованные резервы. Что же касается мотоциклетного, то он подтвердил свою жизненную силу, завоевал почетное место в общей спортивной жизни страны. И этот спорт может, должен достичь еще больших высот.

Л. ХМЕЛЬ,
начальник отдела автомотоспорта ЦК ДОСААФ СССР

Картингист о картинге

Самые маленькие из спортивных автомобилей — карты, бесспорно, самые представительные в автоспорте, если судить по тому, кто увлекается картингом. Пионеры и школьники, студенты, рабочие, техники, инженеры... Не зря же говорят, что картингу «все возрасты покорны». И пусть внешне этот микроавтомобиль лишен аксессуаров раллистских, гоночных машин, пусть он предельно прост, даже не имеет кузова, при всем этом карт — настоящая спортивная машина.

Именно карт и картинг открыли для многих тысяч ребят и взрослых возможность осуществить свою мечту — стать спортсменом-автомобилистом. Картингу в СССР нет еще и пятнадцати лет, а он уже в четвертый раз включается в программу всесоюзных Спартакиад. Это высшее признание его популярности.

У нас немало известных спортсменов, специализирующихся в гонках на микроавтомобилях классов 50, 100, 125 и 175 см³. Наш корреспондент А. Лубенский встретился с одним из них — мастером спорта Михаилом РЯБЧИКОВЫМ, обладателем медалей всех достоинств, неоднократным чемпионом страны. В беседе участвовал тренер сборной СССР инженер-автомобилист Юрий СТАВРОВСКИЙ.

Что привлекает вас в картинге?

Рябчиков. Многое. Я бы сказал, и простота и вместе с тем сложность. Все зависит от того, с какой меркой подходить. Одно дело начальные соревнования, такие, как «фигурка», и другое — гонки на чемпионате страны. Но и в том и в другом случае имеешь дело с машиной, и многое, почти все зависит от того, как ты овладел ею.

Начал я, как говорят, с азов. В кружок картингистов привел меня школьный товарищ. В это время на картодроме московского городского Дворца пионеров проходили тренировки. Очень понравилось, как ребята, мои сверстники, мчались по трассе, обгоняя друг друга. Появилось желание самому сесть за руль, попробовать свои силы.

Когда приняли в секцию картингистов — считал себя самым счастливым человеком, но прежде всего, раньше, чем начать ездить, надо было изучить машину. Занимался с увлечением, меня всегда интересовали техника, моторы. Но, чтобы научиться ездить хорошо, пришлось здорово потрудиться. Не такое уж простое дело — правильная посадка, умение действовать педалями, техника вождения. Спасибо тренерам, они очень помогли. Пользуясь возможностью, хочу назвать и поблагодарить моих первых наставников Снитко и Юдина.

Вам довелось выступать на многих соревнованиях. Какие из них больше всего запомнились?

Рябчиков. Каждое соревнование посвоему примечательно, но, пожалуй, особенно памятны три, в том числе, конечно, дебют в чемпионате СССР. Так вот, по порядку. В 1968 году завоевал первую золотую медаль. Выступал в классе 125 см³ среди юношей. После победы появилась уверенность, что смогу стать настоящим картингистом. А затем большое удовлетворение принесло мне... восьмое место на первенстве страны в следующем году, уже среди взрослых. Результат, что и говорить, скромный, но выступать довелось впервые с такими известными тогда картингистами, как Сафонов, Лыткин, Шаев, входившими в сборную страны. И наконец, соревнования минувшего года в Кубке дружбы социалистических стран, где в итоге занял третье место. Честно говоря, оно досталось труднее, чем пять золотых, две серебряных, полученные ранее на всесоюзных чемпионатах, и две спартакиадных бронзовых медали. Шесть этапов следовали с небольшими перерывами, и каждый из них требовал много усилий, большого нервного напряжения.

Какому классу картов отдаете предпочтение?

Рябчиков. Люблю 125-кубовый с коробкой передач. На этом карте больше возможностей для маневра, успех зависит от двигателя и от умения гонщика. На «сотке» без коробки передач мне соревноваться менее интересно, к тому же часто двигатель подводит. Выступаю на ней потому, что по положению в первенстве страны можно участвовать дополнительно только в этом классе. Внешне кажется, что «сотка» проще картов с коробкой передач, а на самом деле это не так. Я бы сказал, что здесь требуется больше осторожности, да и стиль езды не такой, как на других картах.

Ставровский. Миша прав. На «сотке» выступать труднее. Во время гонки спортсмен испытывает большие физические нагрузки. Корпус почти все время в движении. На выходе из поворота гонщик, как правило, подпрыгивает, стремясь вызвать пробуксовку колес, чтобы двигатель набрал нужные обороты. Двигатель, мотор, его мощность, динамика играют здесь первостепенную роль. И все же хочу заметить: в 1973 году Михаил сделал дубль — выиграл золото — в двух классах — 100 и 125 см³.

Рябчиков. Да, хороший двигатель — это половина успеха. А в остальном все зависит от техники езды. Наверное, любой классный гонщик может привести примеры того, как благодаря умению проходить на высокой скорости повороты, правильному выбору момента для обгона удавалось спасти, казалось, безнадежные заезды.

Увлекаетесь ли другими видами спорта? Что помогает вам поддерживать спортивную форму?

Рябчиков. Зимой участвую в мотокроссах. Тренируюсь два-три раза в неделю и выступаю на городских, областных соревнованиях в составе команды спортивной секции Московского авиационного института. Физическая нагрузка порядочная, сама езда на мотоцикле по зимним трассам помогает совершенствовать навыки, необходимые картингисту.

Каковы по-вашему перспективы выступления сборной страны в Кубке дружбы социалистических стран?

Рябчиков. В прошлом году наша команда заняла второе место. Надеемся не только закрепить достигнутый успех, но и выйти наконец в лидеры. А то былые победы советских картингистов в розыгрыше Кубка уже стали забываться.

Ставровский. Выиграть почетный приз — задача не из легких. Соперники грозные, с большим спортивным опытом, особенно гонщики из ЧССР и ГДР. Но и у нас сейчас условия подготовки изменились к лучшему. Обеспечение команды стало централизованным. Раньше спортсмены выступали на одних и тех же машинах в чемпионате страны и в Кубке дружбы. Теперь в международных соревнованиях мы стартуем на картах, специально подготовленных ленинградским заводом ДОСААФ. В доводке двигателей нам помогает лаборатория Московского автомобильно-дорожного института.

Серьезные изменения претерпела и подготовка команды. Когда-то на сборах львиная доля времени уходила на работу с техникой, и лишь перед стартами проводились ездовые тренировки. Но вот уже два года нам удается равномерно распределять время на то и другое. Тренировки и соревнования проводим не на одной трассе, а на четырехпяти, которые различаются по сложности. Сами соревнования максимально приближаем к международным требованиям. В нынешнем году намерены уделить достаточно внимания не только совершенствованию практических навыков вождения, но и отработке тактики.

Что можно позаимствовать у наших зарубежных друзей — гонщиков ЧССР и других?

Рябчиков. Культуру подготовки техники, точнее — отношение к ней. Только закончится гонка — они уже возле своих картов. Протирают, осматривают,

тщательно проверяют каждую деталь. Можно подумать, что они имеют дело с медицинским инструментом. Это похвально. И в езде у них есть чему поучиться. Четко переключают передачи, действуют чисто, без лишних движений. Говорю, конечно, о ведущих гонщиках.

Как вы отнеслись к известию о том, что в нынешнем году наши картингисты будут стартовать в чемпионате Европы?

Рябчиков. Для нас это большая радость. Тем, кому будет доверена честь выступать, предстоит очень серьезное испытание. Вряд ли можно рассчитывать на высокие результаты: дебют всегда дебют. Здесь важно приобрести ценный опыт.

Многие начинающие картингисты стремятся в одиночку построить микроавтомобиль. Как, по вашему мнению, возможно ли это?

Рябчиков. Строить карты — увлекательное и полезное занятие. Но одному с этой задачей справиться невозможно. Я уже говорил, что в московском Дворце пионеров и школьников мы работали под руководством мастера спорта И. Снитко и других специалистов. Гнули и сваривали трубы, монтировали узлы — все по их указаниям и с их помощью. Причем в хорошо оборудованной мастерской. А одному, да еще в домашних условиях карт не собрать.

Ставровский. Действительно, одному построить карт просто невозможно. Мы нередко говорим, что карт — это рама, двигатель и четыре колеса. На самом деле это довольно сложная машина. Построить ее можно только при наличии нужных деталей в оснащенной необходимым оборудованием мастерской — в школе, на станции юных техников, во Дворце пионеров. И разумеется, под наблюдением специалистов. Ведь конструирование — не самоцель. На карте ребята будут выступать в соревнованиях, отрабатывать навыки вождения. Нетрудно себе представить, что произойдет, если на большой скорости даст о себе знать дефект от плохой сварки рамы. Лучше всего, конечно, делать карт из готовых заводских деталей. Если их нет, то используют подсобный материал, но в любом случае нужна полная уверенность в том, что автомобиль надежен.

Из чего складывается мастерство картингиста?

Рябчиков. На такой вопрос трудно ответить. Есть общее для всех: тщательная подготовка машины, умение взять от нее максимум возможного. И в то же время, ведь нет двух одинаковых спортсменов. Все мы различаемся и ростом и весом (показатели, имеющие немаловажное значение для езды на карте), и характером. И каждый, вырабатывая свой стиль езды, старается использовать все лучшее, что есть у него и его соперников.

Нынешний год спартакиадный. Чего вы ждете от него?

Рябчиков. Это для меня уже третья Спартакиада. В шестьдесят седьмом году, стартуя среди юношей, занял третье место. В пятой спартакиаде вновь поднялся на третью ступень пьедестала, но уже среди взрослых. Так что, сами понимаете, есть большое желание обменять две «бронзы» на «золото». Буду готовиться к этому. А удастся ли — увидим.

Многим соревнованиям дала путевку в жизнь газета «Пионерская правда». Кажется, только вчера прошли первые финалы «Золотой шайбы» и «Кожаного мяча». А теперь клубам десять лет — круглая дата. Семь лет пионерской военно-спортивной игре «Зарница» и клубу юных шахматистов «Белая ладья». Да и картинг-клубу, который создан редакцией совместно с Федерацией автоспорта СССР, не так уж мало — четыре года.

В марте газета с пионерией страны отмечает свой полувековой юбилей. От имени читателей журнала «За рулем» мы поздравляем коллектив редакции и всех ее друзей с праздником и желаем новых творческих успехов.



Тысячи юных водителей

«Все по машинам! Каждый пионер и школьник должен уметь управлять автомобилем, должен стать грамотным водителем» — этот призыв прозвучал со страниц «Пионерской правды» четыре года назад, и на ее страницах был создан всесоюзный картинг-клуб. Сегодня он объединяет десятки тысяч юных водителей.

Понравилась ребятам эта маленькая юркая машина — карт. Оказывается, его можно построить в школьной слесарной мастерской, этот настоящий спортивный автомобиль. И соревноваться на нем можно всюду — достаточно площадки с твердым покрытием. Как, например, в поселке Ергач Пермской области, где только одна такая дорожка возле школы. Всего двадцать метров! Но это не мешает местным ребятам чувствовать себя заправскими гонщиками.

Каждый год в Курск съезжаются юные картингисты страны. Первый вид состязаний — фигурное вождение. В прошлом году «фигурка» была настолько сложной, что даже опытные водители разводили руками, когда ребята легко и свободно крутили «змейку», «восьмерку»...

Растет из года в год умение юных водителей. Пионерский картинг пополнился новыми талантливыми гонщиками и конструкторами. Но не только знанием мотора и спортивным мастерством сильны юные картингисты. Многие отлично усвоили правила движения.

По призыву газеты сейчас картинг-секции созданы почти во всех Дворцах и Домах пионеров, на станциях юных техников, во многих школах. С интересным предложением к школам выступила станция юных техников Новошахтинска Ростовской области. Желающих заниматься в картинг-секции при станции было хоть отбавляй. А вот машин — всего пять. За рулем вдоволь не посидишь. Вот и обратился тогда руководитель станции к директорам школ: «Приобретайте двигатели и шины. А карты построят на станции ваши ученики...» Так в городе появилось еще четыре картинг-секции. И ребята строили машины. По чертежам, разработанным студентами Запорожского машиностроительного института под руководством Вячеслава Костычева. Этот карт был показан на всесоюзных соревнованиях 1973 года на приз «Пионерской правды» и получил высокую оценку специалистов, юных водителей. Нетрудно представить себе теперь, что в нынешнем году в небольшом Новошахтинске состоятся соревнования с участием пяти команд, четыре из которых — школьные.

Есть у детского картинга одна особенность. Если мальчишка любит гонять на велосипеде, он идет заниматься в велосекцию. Если любит технику — записывается в технический кружок. А если по душе и то и другое, он занимается картингом, сам строит машины и выступает на соревнованиях.

Какой мальчишка не мечтает об автомобиле! Хоть бы посидеть в кабине рядом с шофером, покрутить руль или нажать на педали. Такое уж сегодня время...

А. ВЫСКРЕБЕНЦЕВ,
корреспондент «Пионерской правды»

Фото А. Акульшина

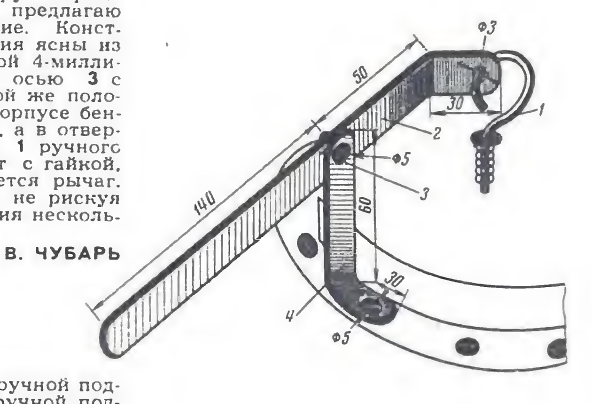
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ТАК УДОБНЕЕ

Чтобы облегчить «ручную» подкачку бензина в поплавковую камеру карбюратора у **«Москвича—412»**, предлагаю очень простое приспособление. Конструкция его и принцип действия ясны из рисунка: рычаг **2** из стальной 4-миллиметровой полоски соединен осью **3** с кронштейном **4** из куска такой же полосы. Кронштейн укреплен на корпусе бензонасоса одним из его болтов, а в отверстие рычага продет крючок **1** ручного привода насоса. Ось **3** — болт с гайкой, на котором свободно вращается рычаг. Теперь для подкачки можно, не рискуя запачкаться, без всякого усилия несколько раз нажать на рычаг.

В. ЧУБАРЬ

Краснодарский край,
Павловский район,
Саосакский зерносовхоз



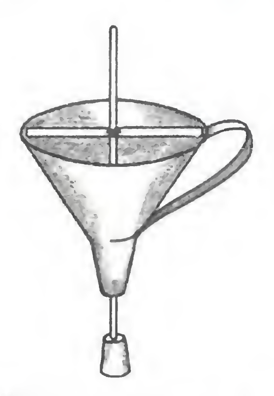
Дополнительный рычаг для ручной подкачки бензина: 1 — крючок ручной подкачки; 2 — рычаг; 3 — ось; 4 — кронштейн.

УРОВНЕМЕР-ПОПЛАВОК

При заполнении бака **мотоцикла** или какой-либо емкости через воронку приходится во избежание перелива часто прерываться, чтобы проверить уровень.

Это неудобство можно устранить, если снабдить воронку подвижным поплавком, как показано на рисунке. На стержне наносим метки, соответствующие количеству топлива, залитого в бак конкретного мотоцикла или в другую емкость, при контрольном их наполнении.

С. ШЕЙДИН



455000, г. Магнитогорск,
ТУС, ул. Жданова, 16, кв. 51

ТАХОМЕТР РАБОТАЕТ С ЭЛЕКТРОНИКОЙ

Те из владельцев **ВАЗ—2103**, которые решили установить на своих машинах электронное зажигание, сразу сталкиваются с одной неприятностью — перестает работать тахометр, получающий импульсы от распределителя.

Как подключить его к измененной системе зажигания? Как заставить давать правильные показания?

Эти вопросы возникли и у меня, когда я изготовил электронное зажигание по схеме Немцова—Синельникова («За рулем», 1973, № 1 и 1974, № 4). И мне удалось их решить. Может быть, мой опыт пригодится тем, кто собирается поставить на свой ВАЗ—2103 такую систему.

Нужно отсоединить от прерывателя провод тахометра (он в коричневой оплетке) и подключить его к коллектору транзистора Т4 (П701) (см. схему, 1973, № 1, стр. 15). Тахометр вновь начинает работать.

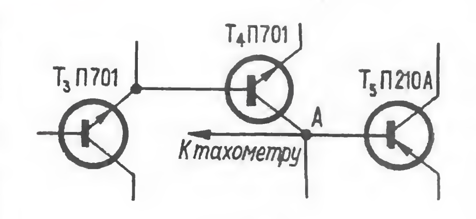


Схема присоединения провода тахометра: А — точка подсоединения.

Е. ПОЛИКАРПОВ

472220,
Джезказганская область,
г. Приозерск,
Ульяновская, 4/2, кв. 72

«СПАЛЬНЯ» В «ЖИГУЛЯХ»





В автомобиле **ВАЗ—2102** можно устроить хорошее место для отдыха и сна (рис. 1), если вместо существующих петель заднего сиденья установить петли (рис. 2), изготовленные согласно рис. 3. Заднее сиденье при этом располагается горизонтально (вплотную к сдвинутым вперед передним сиденьям), и рядом с ним укладывается спинка. На них кладут мягкую подстилку (например, поролоновый мат) — и спальня готова. Новые петли не мешают устанавливать заднее сиденье вертикально, как и прежде, для перевозки груза. Монтируются они вместо старых петель после удаления осей.

В. ШАМЕТОВ

344058,
г. Ростов-на-Дону,
2-я Краснодарская, 76, кв. 17

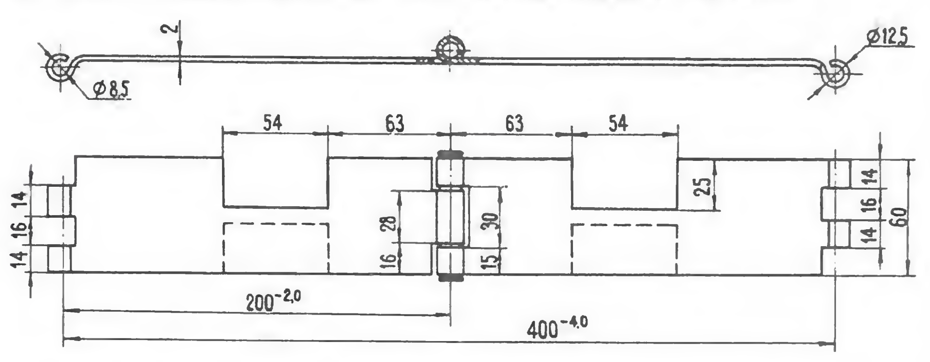


Рис. 1. Так выглядит «спальня» после раскладки сиденья.

Рис. 2. Установка новых петель.

Рис. 3. Новые петли для сиденья. Изображена правая деталь. В левой петле вырез размером 54×25 делать с правой стороны (показан пунктиром). Материал — сталь 3.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

САЛЬНИКИ И ПОДШИПНИКИ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ

Нередко читатели просят нас опубликовать в журнале или сообщить в письме, какие сальники и подшипники применяются на той или иной модели ВАЗ.

Для автомобилей «жигули» всех моделей используются одни и те же подшипники и сальники. Не является исключением и ВАЗ—21011 — модификация первой модели.

В апрельском номере журнала за 1972 год был помещен полный перечень подшипников и сальников, применяемых на «жигулях». Если этот журнал не сохранился, то найти нужные сведения можно в книгах Л. П. Шувалова «Автомобиль «Жигули» (Издательство ДОСААФ, Москва, 1972) или В. А. Вершигоры, В. И. Зельцера, К. Б. Пяткова «Автомобили ВАЗ» (издательство «Транспорт», Москва, 1973).

ВИНОВАТ ФИЛЬТР

«На моем автомобиле «Жигули» после пуска двигателя контрольная лампочка давления масла продолжает гореть более 30 секунд. Этого не бывает после кратковременной остановки. В чем дело?» — спрашивает К. Семухин из Закарпатья.

Отвечает инженер А. Долгов.

Это явление характерно для двигателей с неисправным масляным фильтром, точнее — его противодренажным клапаном. После остановки двигателя этот клапан должен закрываться, не давая маслу, находящемуся в каналах двигателя, стечь в поддон. Таким образом предупреждается масляный голод вращающихся деталей в период после пуска двигателя до того момента, когда насос подкачает масло в картер (на что как раз и требуется примерно полминуты).

Другим свидетельством неисправности фильтра является повышение уровня масла в поддоне после продолжительной остановки двигателя, так, что оно перекрывает верхнюю отметку на щупе. Для устранения неисправности достаточно заменить фильтр.

КОГДА МОТОЦИКЛ ДЫМИТ

«Мой мотоцикл ИЖ-Ю3 сильно дымит, хотя масло с бензином смешано в пропорции 1 : 20. Какие могут быть причины?» — спрашивает К. Сальников из Перми.

Возможных причин много. Основные из них можно разделить на две группы. К первой отнесем причины, вызывающие сильное обогащение рабочей смеси, ко второй — вызывающие увеличение содержания масла в ней.

Богатая смесь (с бо́льшим, чем полагается, содержанием бензина), сгорая не полностью, образует дымный шлейф за глушителем. Чаще всего нормализовать состав смеси удается регулировкой карбюратора, в частности уровня топлива в поплавковой камере.

Смесь обогащается также вследствие засорения воздушного фильтра или каналов, подводящих воздух.

Неполное сгорание смеси вызывается и поздним зажиганием или перебоями в работе свечи (нерегулярное искрообразование).

При большом содержании масла в рабочей смеси горение ее тоже нарушается, в результате чего повышается дымность отработавших газов, содержащих продукты неполного сгорания и масла и топлива. Понятно, что это произойдет, если при составлении топливной смеси в нее влить масла больше, чем положено. Но масло может попасть в смесь из картера — когда неисправно уплотнение (сальник) коленчатого вала. В мотоциклах, снабжаемых масляным воздушным фильтром, оно может проникнуть в карбюратор вместе с воздухом, если превысить его уровень в фильтре.

Повышенное дымление вызывают также долго хранившиеся бензин и масло.

На мотоциклах, которые эксплуатируются в городе, когда обороты двигателя редко превышают средние, в системе выпуска скапливаются продукты неполного сгорания топлива. Если на таком мотоцикле выезжают на шоссе и движутся с большой скоростью, система выпуска нагревается сильнее, чем обычно, и эти отложения сгорают, выделяя очень много дыма.

ИСПРАВЬТЕ ОШИБКУ

Автолюбитель Е. Немухин из Минской области обнаружил, что указания об установке развала колес на ВАЗ—2103, приведенные в инструкции, противоречат рекомендации, опубликованной в апрельском номере журнала «За рулем» за прошлый год.

Причина расхождения в том, что в части тиража третьего издания (1974 г.) «Инструкции по эксплуатации автомобиля ВАЗ—2103», прилагаемой к машинам с номером для запчастей 091001 и далее, допущена опечатка: на стр. 71 в последней строке вместо слова «больше» следует читать «меньше».

«МОСКВИЧ» ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Какие модели автомобилей с ручным управлением, кроме «запорожцев», выпускают наши автозаводы? Этот вопрос интересует В. Захаринского из г. Щекино Тульской области, А. Тацуз из Черелихово Иркутской области, других читателей.

Известно, что установка ручного управления на автомобили ВАЗ и «Москвич—412» запрещена (см. «За рулем», 1973, № 4, стр. 21). Несколько модификаций машин для инвалидов делает запорожский автозавод «Коммунар». Создан автомобиль с ручным управлением и на автозаводе имени Ленинского комсомола. Это выпускаемый серийно «Москвич» модели «408Б» для инвалидов с дефектами обеих ног (обе руки должны быть здоровыми). Если у владельца «Москвича—408Б» повреждена только одна нога, то по его желанию автомобиль может быть бесплатно оборудован нормальными педалями тормоза и акселератора — при здоровой правой ноге или педалью сцепления — при здоровой левой. Соответствующие органы ручного управления в этом случае снимаются. О том, как это сделать, рассказано в инструкции, прилагаемой к автомобилю.

Специфичные органы управления «Москвича — 408Б» требуют определенных навыков вождения, хотя их конструкция обеспечивает безопасную езду в любых дорожных ситуациях. Все это подтверждается многолетним опытом производства и эксплуатации машин с ручным управлением.

В то же время ведутся работы по дальнейшему усовершенствованию и упрощению органов управления. Внедрение их в производство предусмотрено в планах завода.

«Москвичи—408Б» выделяются инвалидам Великой Отечественной войны, труда и детства через органы социального обеспечения.

НЕТРУДОСПОСОБНОСТЬ ПОСЛЕ АВАРИИ

Водитель А. Петухов из Саратова спрашивает, возмещается ли шоферу-профессионалу ущерб, причиненный увечьем или иным повреждением здоровья в результате дорожно-транспортного происшествия, кто и в каком порядке компенсирует в таких случаях утрату трудоспособности.

Отвечает старший юрисконсульт Госкомитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы В. И. Гуляев.

В соответствии со ст. 90 Основ гражданского законодательства СССР и союзных республик, транспортные организации и другие владельцы источников повышенной опасности несут материальную ответственность за причинение ущерба здоровью любого лица в любом случае, если не докажут, что ущерб причинен вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Таким образом, владельцы источников повышенной опасности отвечают не только за виновное, но и за случайное причинение ущерба. Однако грубая неосторожность потерпевшего может служить основанием как для того, чтобы причиненный ущерб был удовлетворен лишь частично, так и для полного отказа в его возмещении.

Работающий на государственной или колхозной машине шофер, управлявший ею в момент причинения вреда, не признается ее владельцем и не несет ответственности перед потерпевшим. Однако организация — владелец источника повышенной опасности, возместившая ущерб потерпевшему, вправе взыскать выплаченные ею суммы с шофера, виновного в причинении вреда.

Ущерб, причиненный увечьем либо иным повреждением здоровья шоферу или другому пострадавшему при аварии, определяется в размере утраченного им заработка, с учетом степени утраты трудоспособности. Если потерпевшему в связи с трудовым увечьем назначена пенсия по инвалидности, то утраченный заработок определяется в сумме, не компенсированной фактически выплачиваемой пенсией.

Среднемесячный заработок для определения размера возмещения ущерба берется за 12 календарных месяцев, предшествовавших увечью. При подсчете среднего заработка по желанию потерпевшего исключаются месяцы, в течение которых он фактически не работал или проработал неполное количество дней вследствие болезни, увольнения и в других случаях освобождения от работы без сохранения среднего заработка, предусмотренных действующим законодательством. Эти периоды заменяются другими, непосредственно предшествующими месяцами.

Если за два последних года перед увечьем потерпевший проработал в общей сложности менее 12 месяцев, а также во всех случаях, когда он проработал менее года, размер возмещения определяется из среднемесячного заработка за все полные фактически проработанные месяцы. Для этого общая сумма заработка за полные месяцы делится соответственно на число этих месяцев.

Ухудшение состояния здоровья потерпевшего и утрата им трудоспособности из-за дорожно-транспортного происшествия могут наступить не сразу вслед за аварией, а спустя длительное время после нее. В таком случае заработок для определения возмещения ущерба исчисляется по выбору потерпевшего либо за 12 месяцев до повреждения здоровья, либо за 12 месяцев до наступления утраты трудоспособности.

При исчислении среднемесячного заработка для определения размера ущерба учитываются все виды заработной платы, на которые по действующим правилам начисляются страховые взносы, кроме оплаты за сверхурочную работу, за совместительство и всякого рода выплат единовременного характера. Процентные надбавки и единовременное вознаграждение за выслугу лет, а также премии, которые обусловлены системами оплаты труда на данном предприятии, за исключением единовременного вознаграждения по итогам работы предприятия за год, учитываются в среднем заработке, из которого определяется возмещение ущерба.

Операция «Автотурист»

У туриста на колесах, который с семьей отправился в путешествие, все рассчитано до дня, до часа. Он хочет побывать в примечательных местах, увидеть памятники нашей славы, вдохнуть полной грудью чудесный воздух наших лесов и полей. И каждую неисправность, неурядицу, нарушающие запланированное путешествие, он воспринимает болезненно. Все это мне знакомо и понятно. Но неудачи в пути вовсе не заслонили того нового и по-настоящему передового в службе автосервиса, что встретилось на протяжении длинного маршрута. Скажем, в Литве. Здесь вводятся нормативы времени на те или иные работы. Вы сдаете машину. «В 17.00 будет готова», — говорит приемщик. В 17.00 вы покидаете станцию на исправной машине. Или система техпомощи на дорогах и даже на дому, как это было в Паланге, где я провел несколько дней. Оснащенная всем необходимым техничка прибывает по вызову, и здесь же (если это позволяет характер неисправности) устраняется дефект. Тут, наверно, к месту повторить известную истину: сервис — выгоден. В Паланге с введением «помощи на дому» план, который раньше всегда висел на волоске, стал постоянно и прочно перевыполняться.

А в Эстонии мне вручили рекламный буклет для автотуристов, выпущенный к сезону 1974 года. В нем — сведения о всех СТО и кемпингах, их адреса и телефоны, даже реклама продуктов дорожного питания. Хорошие фотографии дают представление о том, как ведутся работы, какое оборудование имеется на станциях. Жаль только, что текст не дублируется по-русски — ведь в Эстонию едут десятки тысяч автотуристов из всех республик.

НОЧЛЕГ

К этой стороне туристской жизни у меня особая чувствительность. И думаю, здесь я не оригинален. Бывает, сетуешь на то, что вдоль туристских трасс мало кафе, столовых, магазинов, а те, что есть, не радуют ассортиментом пищи и качеством приготовления. Огорчаешься, что объекты туризма — музеи, выставки и т. п. «отдыхают» в разные дни и трудно заранее спланировать путешествие. Но все это мелочи по сравнению с ночлегом. Отдохнуть после длительной езды за рулем, выспаться как следует я должен во что бы то ни стало. Это необходимое условие для безопасного движения.

В этой поездке проблема сна интересовала меня не только в личном плане. Я знал, что после выступления журнала «За рулем» (1974, № 1) Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС издал постановление о мерах по обслуживанию авто- и мототуристов. Был у меня список туристских хозяйств, которым вменено в обязанность принимать путешествующих на автомобилях и мотоциклах.

По визуальным наблюдениям названное постановление выполняется. Во всех означенных в списке кемпингах и турбазах на пути следования я встречал ночующих «диких» авто- и мототуристов. Больше того, создавалось впечатление, что кое-где контрольные цифры по предоставлению мест в собственных палатках даже превышены. И все же, признаюсь, не раз недобрым словом я поминал своих коллег по редакции, которые, желая как можно больше узнать о жизни автотуристов, заставили меня более двадцати ночей провести в машине. А какой отдых на «ребрах» опущенных сидений «Москвича—403», многие читатели знают. Нигде на всем маршруте через Новгород, Псков, Тарту, Таллин, Ригу, Калининград, Вильнюс, Минск, Смоленск я не мог получить стационарное спальное место. Только в двух случаях — в Тракае и Смоленске предложили палатку, да и то в Тракае без одеяла. В чем же дело? А в том, что контрольные цифры для туристского времени «пик» крайне незначительны. Чтобы получить место, надо приезжать задолго до наступления сумерек.

Лучше других к потоку автомобилистов подготовились в Паланге, куда в отдельные дни прибывало 200—300 автомобилей. Здесь можно было взять за 50 копеек палатку на четырех человек, за 40 копеек — на двоих и за 20 копеек — спальный мешок. Правда, до настоящего сервиса тут ох как далеко, но хотя бы выспаться по-человечески можно.

Если же говорить об организации ночлега автотуристов в целом, то можно увидеть в этом деле лишь начало, лишь самые первые шаги. Предстоит сделать очень и очень многое, чтобы тысячи путешественников после долгой поездки в автомобиле смогли без нервотрепки и траты драгоценного времени получить возможность по-настоящему отдохнуть.

Отрадно, что за последнее время оборудованием кемпингов занялись наряду с советами по туризму и другие организации — службы быта, общества авто- и мотолюбителей. К сожалению, иногда эта забота носит чисто коммерческий характер. Зная, что автотуристу деваться некуда, деньги за ночлег с него берут, а вот удобств, самых минимальных, не предоставляют. И тут я еще раз должен назвать Тракай, литовский город с уникальными архитектурными памятниками. Тот, кто бывал здесь в прежние годы, помнит чудесный кемпинг. Теперь его на прежнем месте нет — он переселился за восемь километров от городской черты.

Первый же мотоциклист, к которому я обратился с вопросом, не знает ли он, как проехать в кемпинг, оказался человеком сведущим и указал дорогу.

Вот и новый кемпинг. Его хозяин — городской комбинат бытового обслуживания. Плачу за стоянку, «за человека». Хуже места вокруг не найти. У самой дороги, в пыли. Когда начинается дождь, пыль быстро превращается в грязь, из которой не так-то просто выбраться на машине. Вместо кухни — одна газовая туристская дорожная плитка, из тех, что берут с собой, когда отправляются в путешествие. Здесь же бреются мужчины — другого места нет. Питьевую воду привозят из города. К середине дня ее уже не остается ни капли.

За несколько дней, проведенных мною здесь, плата «за человека» возросла вдвое — с 15 до 30 копеек — столько берут в кемпингах Орла, Смоленска, Новгорода, Одессы, Харькова. Но там за эту сумму предоставляют необходимые услуги, а в «Тракае» их нет и в помине. Уезжая из неуютного тракайского кемпинга, я увидел лагерь — пять палаток и шесть машин. По номерам автомобилей было ясно — все они из разных мест. Объединились здесь по одной причине — «Тракай» отпугнул их своей неблагоустроенностью. Они так ответили мне, почему остановились здесь, а не в кемпинге:

— Бросать деньги на ветер не собираемся. Воздух здесь чище, без пыли. А удобства нет ни тут, ни там.

* * *

Операция «Автотурист» выявила много недостатков. И все же я назвал бы репортаж оптимистическим. Потому что непредубежденный человек, которому приходилось путешествовать хотя бы года три назад и сегодня, наверняка видит многие перемены и в состоянии дорог и в техническом обслуживании, видит леса новостроек будущих центров и станций автообслуживания, кемпингов, мотелей. И в этой, и особенно в будущей пятилетке на основных магистралях страны, в местах массового отдыха автомототуристов возникнут десятки, сотни предприятий автотуристского сервиса. Но, думая о дне завтрашнем, не будем забывать о том, что можно и нужно делать сегодня. Миллионы советских тружеников — рабочих, строителей, колхозников, учителей, врачей, инженеров, ученых, — отправляясь в отпуск на своих автомобилях и мотоциклах, вправе рассчитывать на внимание к себе тех, кто обязан его проявлять.

Близится лето 1975 года — года 30-летия победы советского народа над фашистской Германией. В отпускные поездки двинется армия авто- и мототуристов. Их путь пройдет по дорогам нашей боевой и трудовой славы, к монументам нашей Победы. В нынешнем году путешествующих на колесах будет куда больше, чем в предыдущем. Это закономерно, ибо число семей, приобретающих автомобили и мотоциклы, неудержимо растет. Их отпуск, их настроение во многом зависят от вас, товарищи дорожники, работники автосервиса, торговли, службы быта, от вас, работники кемпингов, пансионатов, мотелей. Вы по вашему служебному долгу занимаетесь обслуживанием тех, кто за рулем. Так не будем забывать, что обслуживать — это прежде всего заботиться.

М. ЛЬВОВ,
спецкор «За рулем»

Окончание. Начало — см. «За рулем», 1975, № 2.

Согласно правилам



Рассказ

Сижу пью чай. Чай цейлонский — лимон грузинский или наоборот. Но это к делу не относится. Вдруг стук в дверь. Открываю — на пороге соседка, Евгения Николаевна. Мы с ней старые знакомые и друзья — вместе жили еще на Сермяжной в доме, который потом снесли. Она меня знает с первого дня, а я ее узнал, когда мне исполнилось два года. Но это тоже к делу не относится.

Пришла Евгения Николаевна с просьбой. «Извини меня, старуху, — говорит, — но не съездишь ли ты на своем автомобиле до почты?» Дальше она рассказывает про то, как получить посылку по доверенности. Рассказывает о племяннике, который прислал ей посылку из Самарканда.

Но и это, в общем, к делу не относится. К делу относится лишь то, что надо съездить, а ездить я люблю. Я, понимаете, недавно приобрел эту замечательную вещь — автомобиль и ездить люблю. И не как-нибудь, а строго по правилам.

Я в одну минуту собрался — и во двор к машине. Вон она, красавица, стоит, как газель. «Москвич—408», малолитражный легковой автомобиль с закрытым кузовом типа «седан» для перевозки 4—5 человек (включая водителя) и багажа до 40 кг. Пусть не новая машина, но я такую прелесть — длина 4090 мм, ширина 1550 мм, база 2400 мм — ни на какие «форды-бюики», «ягуары-мерседесы» не сменяю!

Погладил я авто по гладким бежевым бокам и занялся подготовкой к рейсу. Только легкомысленный человек может сказать, что поездка на почту в пределах своего микрорайона никак не может быть названа рейсом. Но я сам легкомысленным никогда не был и не буду.

Первым делом я проверил люфт рулевого колеса. Люфт был равен 25 градусам и не превышал допустимых норм. Потом, не мешкая, замерил схождение передних колес — 2 мм на высоте 180 мм — просто прекрасно! Люфт передних колес, замеренный в нижнем положении середины боковин покрышек, равнялся 1,5 мм, что я и предполагал. Как говорится, мелочь, а приятно. Подняв капот, я проверил натяжение ремня вентилятора.

Я посмотрел на часы — было еще только четыре часа вечера. Стояла чудная ясная погода, и я приступил к проверке величины полного хода педали сцепления, а на моем «Москвиче» это ход штока рабочего цилиндра гидропривода. 19 мм в этом случае порадовали меня так, как будто мне неожиданно где-нибудь в метро улыбнулась красивая, более того — очень красивая девушка.

Затем я приступил к ходовым испытаниям. Запустил двигатель, причем, учитывая низкую температуру воздуха, сначала провернул коленчатый вал заводной рукояткой. Двигатель, четырехцилиндровый, рядный, с верхнеклапанным механизмом газораспределения, со степенью сжатия 7,0 работал ровно, тикая, как усыпляющий грибной дождик. Я всем своим существом чувствовал, с каким завидным аппетитом он поглощал бензин марки А-76, который в карбюраторе К—126П превращался в хорошо усвояемую смесь с воздухом. Я порадовался и за него и за себя.

Как всегда, на всякий случай, я проверил длину тормозного пути. При скорости 30 км/час автомобиль после резкого торможения остановился через 7 метров. Я убедился, что зеркало заднего вида установлено согласно правилам и что стеклоочиститель работает безупречно. Последней была операция по проверке работы освещения. Тут у меня был полный порядок, и радостно мигающие сигналы поворота по яркости соперничали с первыми звездами в быстро темнеющем февральском небе.

Я сел за руль. О, блаженный миг, ради которого стоило повозиться. Выжал педаль сцепления, включил передачу и, играя педалью дросселя так, словно исполнял на фортепиано мелодию весеннего ручейка, двинулся в путь. До того, как автомобиль стронулся с места, я включил, согласно правилам, сигнал левого поворота. И поехал, и поехал! Со скоростью 40 километров в час.

На дороге не было ни людей, ни автомобилей. Я медленно ехал, вдыхая аромат нагретого масла — давление в системе смазки дошло до 4 кг/см² и находилось в пределах нормы. Я проехал нерегулируемый перекресток спокойно. Машин не было. Повернул налево и продолжал движение по ровной, хорошо освещенной улице. Машин не было.

Машина появилась неожиданно. Это был грузовик ЗИЛ—131. Он почему-то двигался по моей стороне, навстречу моему автомобилю. Согласно правилам, он грубо их нарушал. Расстояние между автомобилями сокращалось. Я был возмущен такой наглостью до такой степени, что долго не мог сложить вместе продолжительности периодов реакции водителя, необходимой для торможения машины. «Сенсорный период длится примерно 0,3 секунды, центральный — 1,5, а моторный — 0,5 секунды. Итого, итого...»

Сложить я так и не успел. Последнее, о чем я успел подумать, — это определение лобового столкновения, в результате которого водитель, как правило, получает черепно-лицевую травму.

Так оно и случилось. Когда я пришел в себя, я почувствовал, как болит голова. Находился я, судя по обстановке, не у себя дома и даже не в квартире своего друга. Я находился в больнице. В палате, кроме меня, никого не было до того момента, когда в накинутом на серый костюм халате вошел мужчина невысокого роста приятной наружности. Он спросил меня, как я себя чувствую, и, услышав мой сравнительно бодрый ответ, представился: «Следователь Городецкий». Я сказал, что мне очень приятно с ним познакомиться, но при этом мне показалось, что он не поверил в искренность моих слов.

Тогда я, опередив его вопрос, сказал, что прощаю того водителя с ЗИЛ—131 и что прошу дело следствием прекратить и не затруднять никого. Следователь удивленно вскинул свои красивые брови, спросил, сильно ли у меня болит голова, и внимательно посмотрел мне в глаза. Потом он попросил меня рассказать о происшествии с самого начала.

«Сижу пью чай», — начал я. На что Городецкий вежливо, но твердо сказал: «Ближе к делу». Мой рассказ о причинах вечерней поездки, о контрольно-регулировочных работах, выполненных мной перед рейсом, он слушал невнимательно. И тогда, когда я дошел до расшифровки периодов реакции водителя, он перебил меня, сказав, что картина в целом ему ясна. «Но почему вы, — спросил он меня, — от самого дома ехали по левой стороне проезжей части? Кроме вашей машины, со стороны вашего дома не проезжало ни одно транспортное средство. Следы протектора шин колес вашего автомобиля в день дорожно-транспортного происшествия вели от места стоянки до места столкновения по левой стороне проезжей части. Ваше счастье, — продолжал он, — что никто, кроме вас, не пострадал».

После этих слов он дал мне подписать мои показания и, попрощавшись, вышел из палаты.

Я лежал и думал, как в этой жизни все устроено. Старался человек, старался, соблюдал и соблюдал — и на тебе, из-за какой-то мелочи все насмарку.

Вроде бы мелочь, а как неприятно.

М. БАСКИН

В НОМЕРЕ:

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака

Художник С. Л. Ветров

Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 295-21-49; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 3.1.1975 г. Подписано в печать 30.1.1975 г. Тираж 2 450 000.
Бум. 60×90 1/8 2,75 бум. л. — 5,5 печ. л. Цена 50 коп. Заказ 2693. Г-75005

3-я типография Военииздата

Издательство ДОСААФ. Москва

По письму приняты меры

Водитель льговской автоколонны (Курская область) Г. Клименко писал о неправильных действиях администрации при распределении новых автобусов, о том, что с них снимают некоторое оборудование. Кроме того, он пожаловался на незаконное, как он считает, удержание 20% суммы из тринадцатой зарплаты.

Проверкой жалобы по просьбе редакции занимался обком профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог. Председатель обкома П. Плигин сообщил, что ряд фактов, изложенных в письме водителя, подтвердился. Областной комитет профсоюза и транспортное управление обязали начальника льговской автоколонны установить на новых автобусах ЛАЗ—695 снятое оборудование. Г. Клименко возвращены незаконно удержанные деньги.

Администрации автоколонны предложено впредь распределять автобусы с участием бригад и профсоюзных групп, а окончательное решение принимать на расширенном заседании местного комитета с оформлением соответствующих документов.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 3, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 18, 20, 22.

I. Водителю грузовика по первой полосе двигаться дальше можно, ибо действие запрещающего знака показанной здесь дополнительной табличкой распространяется только на левую полосу (пункты 26, 2.4 и 35, 5.4).

II. В этой ситуации обязан уступить дорогу водитель трамвая, так как он выезжает со второстепенной дороги (пункт 110).

III. Такая табличка показывает расстояние от указательного знака до обозначенного на нем объекта — в данном случае места стоянки (пункт 35. 5.2 б).

IV. На этом участке дороги обгон совершить нельзя, ибо выезжать на полосу движения, обозначенную такой разметкой, на перегоне дороги запрещено: двойная прерывистая линия находится слева от водителя (пункт 44 — новая редакция).

V. Развернуться можно в любом из показанных мест не только по пути Б, но и по пути А, потому что знак, запрещающий поворот налево, не запрещает маневр разворота (пункт 26, 2.16а).

VI. Разметка, показанная на рисунке, применяется только со знаком «Пересечение с главной дорогой». Стало быть, преимущество на стороне водителя автомобиля (пункт 42 — новая редакция).

VII. По полосе проезжей части, где нерельсовые транспортные средства могут располагаться лишь в один ряд, мотоциклисты имеют право двигаться и в два, если остаются, конечно, безопасные интервалы (пункт 9, «Полоса движения»).

VIII. Показанный предписывающий знак действует до следующего перекрестка, и в этой зоне поворачивать налево и разворачиваться нельзя. Когда разметка и дорожные знаки противоречат друг другу, водители должны руководствоваться знаками (пункты 30, 3.1а, 32 и 49).

IX. Буксировка на гибкой сцепке запрещена не вообще на крутых спусках, а только на горных дорогах (пункт 131).

X. При резком ускорении движения или при резком трогании с места возможно пробуксовывание колес, а это иногда приводит и к заносу.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ЯПОНИЯ И АВТОМОБИЛИ



Когда-то эта магистраль в Токио называлась скоростной. Сегодня вереницы автомобилей ползут со скоростью пешехода...

Обычная картина на автостоянках. В центре Токио машину поставить практически негде.

Раннее утро в порту Харуми. Развозят почту, продукты... Транспорт на двух колесах весьма распространен в Японии и в потоках автомобилей чувствует себя на равных.

Топливный кризис затронул и полицию. В целях экономии бензина полицейских пересадили на велосипеды, как говорят, невзирая на лица.

Фото В. Ахломова и КИОДО—ТАСС





Средний городской автобус ЛАЗ—695Н выпускается отдельными партиями на львовском автобусном заводе с 1973 года. Эта машина пришла на смену промежуточной модели ЛАЗ—695М, с которой имеет близкие параметры. Для ЛАЗ—695Н характерны заднее расположение двигателя, раздельный привод тормозов передних и задних колес, подвеска с корректирующими пружинами, которые работают параллельно с полуэллиптическими рессорами. Машина оснащена задним мостом «Раба» (ВНР) с планетарными колесными редукторами.

ЛАЗ—695Н внешне отличается от модели ЛАЗ—695М иной передней панелью кузова, более высоким ветровым стеклом, передней дверью измененной конструкции и рядом других особенностей.



Число мест:	
для сидения	33
общее	59
максимальное	67
Число дверей	3
Вес в снаряженном состоянии, кг	6850
Полный вес, кг	11 425
Габарит, м:	
длина	9,19
ширина	2,5
высота	2,9
База, м	4,19
Колея, м:	
спереди	2,12
сзади	1,85
Максимальная скорость, км/час	75
Контрольный расход топлива, л/100 км	35
Двигатель:	карбюраторный ЗИЛ—130Я2
расположение и число цилиндров	V8
рабочий объем, л	6,0
мощность, л. с.	150
число об/мин	3200
Число передач в трансмиссии	5
Передаточное число главной передачи	7,52
Размер шин	10,00—20
Тип тормозов	барабанные с пневматическим приводом
Подвеска колес	зависимая, рессорная

Индекс 70321 Цена 50 коп.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ» 3. ЛАЗ—695Н